



# Liikenneturvaohjelman ohjaajien näkemyksiä yksilötunneista

Sebastian Holm ja Tia Jääskeläinen

2020 Laurea





Laurea-ammattikorkeakoulu

## Liikenneturvaohjelman ohjaajien näkemyksiä yksilötunneista

Sebastian Holm ja Tia Jääskeläinen  
Sosionomi (Rikosseuraamusala)  
Opinnäytetyö  
Helmikuu, 2020

Sebastian Holm, Tia Jääskeläinen

**Liikenneturvaohjelman ohjaajien näkemyksiä yksilötunneista**

Vuosi

2020

Sivumäärä

64

---

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää Liikenneturvaohjelman ohjaajien näkemyksiä Liikenneturvaohjelman ohjaamisesta, sekä ohjelman käsikirjasta. Liikenneturvaohjelma on tarkoitettu rattijuopumuksista tuomitulle henkilölle keskusteluohjelmaksi ja sen tavoite on vähentää rikoksen uusimisriskiä. Liikenneturvaohjelmaa käyttävät työssään Rikosseuraamuslaitoksen työntekijät työskennellessään rattijuopumuksesta tuomittujen kanssa. Tarkoituksena oli tuottaa Liikenneturvaohjelman sekä ohjelman käsikirjan kehittämistyössä hyödynnettävää tietoa Liikenneturvaohjelman ohjaajien näkökulmasta. Opinnäytetyön tavoite perustuu myös Liikenneturvaohjelman akkreditoinnin edistämiseen. Opinnäytetyössä käytettiin teoriapohjana tutkimuskirjallisuutta liittyen Rikosseuraamuslaitoksessa tehtävään ohjelmatyöhön, rikollisuuteen sekä lainsäädäntöön. Lisäksi teoreettinen osuus käsittelee Liikenneturvaohjelmassa käytettäviä menetelmiä motivoivaa haastattelua, sekä kognitiivis-behavioraalista menetelmää. Haastatteluissa kartoitettiin ohjaajien kokemuksia Liikenneturvaohjelman ohjaamisesta, käsikirjasta sekä niiden kehittämiskohteista.

Opinnäytetyö toteutettiin laadullisena tutkimuksena. Aineisto kerättiin haastattelemalla yhdeksää Helsingin ja Uudenmaan yhdyskuntaseuraamustoimistoissa työskenteleviä Liikenneturvaohjelman ohjaajia. Haastatteluissa käytettiin teemahaastattelun menetelmää. Haastattelu-  
runkomme oli jaettu neljään teemaan, jotka olivat Liikenneturvaohjelman ohjelmaintien valmistelu, ohjelman ohjaaminen, tunneilla käytettävät tehtävät sekä ohjelman kehittäminen. Haastattelut nauhoitettiin ja litteroitiin, sekä saatu aineisto analysoitiin sisällönanalyysin menetelmää käyttäen. Raportissa esitellyt keskeiset tulokset osoittavat, että Liikenneturvaohjelman käsikirja koettiin pääosin hyväksi ja toimivaksi. Lisäksi tutkimuksesta nousseita kehittämiskohteita olivat Liikenneturvaohjelman koulutuksen parantaminen. Tutkimuksesta nousi esiin myös selkeä tarve kehittää ohjelma, johon voisivat osallistua myös huumausainerattijuopumuksista tuomitut.

Asiasanat: Rikosseuraamuslaitos, Liikenneturva-ohjelma, liikennejuopumus, yhdyskuntaseuraamukset

Sebastian Holm and Tia Jääskeläinen  
Counsellor's views on the traffic safety programme sessions  
Year 2020 Pages 64

---

The purpose of this bachelor's thesis was to examine Criminal Sanctions Agency counsellors' views on the traffic safety programme and its handbook. The traffic safety programme is intended as a Driving-Under-the-Influence programme for convicted DUI drivers and aims at reducing the risk of reoffending. The Traffic safety programme is used by criminal sanctions agency officials when working with convicted DUI drivers. The purpose was to produce information for the development of the traffic safety programme and the traffic safety programme handbook from the viewpoint of Criminal Sanctions Agency counsellors. The aim of this bachelor's thesis was also based on the accreditation of the traffic safety programme. In the thesis the authors used research literature related to programmes used in the Criminal Sanctions Agency, criminology and legislation. Also, the theoretical content covered the methods used in the traffic safety programme including motivational interview and cognitive-behavioural method. The interviews examined the counsellors' experiences in facilitating the traffic safety programme itself, its handbook and development areas concerning the above-mentioned.

The thesis was carried out as a qualitative study. The data was collected by interviewing nine Helsinki and Uusimaa Community Sanctions offices officers that provide traffic safety programme counselling. The interviews were conducted using theme interview method. The structure of the interview was divided in to four different themes which were preparations of the programme lessons, counselling the programme, tasks used during lessons and the development of the programme. The interviews were recorded and transcribed, and the resulting material was analyzed by content analysis method. The main results presented in the thesis show that the traffic safety programme handbook was generally perceived as good and functional. Additionally, the development areas that emerged from the study were improving the traffic safety programme training and the clear need to develop the programme in such a way that also other DUI drivers convicted for driving under other substances than alcohol would be eligible for the programme.

**Keywords:** Criminal sanctions Agency, Traffic Safety programme, driving under the influence, community sanctions

## Sisällys

1	Johdanto .....	8
2	Opinnäytetyön toimintaympäristön esittely .....	9
2.1	Rikosseuraamuslaitos .....	9
2.2	Rikosseuraamuslaitoksen toiminnan tavoite ja arvot .....	10
2.3	Yhdyskuntaseuraamukset .....	11
2.4	Rikosseuraamuslaitoksen ohjelmatyö .....	13
3	Rattijuopumukset .....	14
3.1	Rattijuopumukset Suomessa .....	14
3.2	Alkolukko .....	16
3.3	Aiempiä tutkimuksia rattijuopumuksista .....	17
4	Liikenneturvaohjelma .....	19
4.1	Ohjelman tavoite ja tarkoitus .....	19
4.2	Ohjelman taustateoriat .....	20
4.3	Ensimmäinen tunti .....	24
4.4	Toinen tunti .....	25
4.5	Ryhmävaihe: tunnit 3-8 .....	25
4.6	Yhdeksäs tunti .....	26
4.7	Kymmenes tunti .....	28
4.8	Aiemmat tutkimukset .....	29
5	Tutkimusasetelma .....	30
5.1	Tutkimuksen tarkoitus ja tavoite .....	30
5.2	Tutkimuksen toteutus .....	31
5.3	Tutkimusmenetelmät .....	32
5.4	Aineistolähtöinen sisällönanalyysi .....	33
5.5	Tutkimuksen eettisyys ja luotettavuus .....	35
6	Tulokset .....	36
6.1	Taustatiedot haastatteluista .....	36
6.2	Liikenneturvaohjelman ohjelmatuntien valmistelu .....	36
6.3	Liikenneturvaohjelman ohjaaminen ja yksilöllisyys ohjelmassa .....	39
6.4	Tunnit ennen ryhmäkertoja .....	41
6.5	Ryhmän jälkeiset tunnit .....	42
6.6	Liikenneturvaohjelman kehittäminen .....	44
6.7	Yhteenveto tuloksista .....	47
7	Johtopäätökset .....	47
7.1	Liikenneturvaohjelman valmistelu ja ohjaaminen .....	48
7.2	Liikenneturvaohjelman sekä ohjelman käsikirjan kehittäminen .....	51

8	Pohdinta.....	52
8.1	Opinnäytetyöprosessin ja ammatillisuuden reflektointia .....	52
8.2	Luotettavuuden ja eettisyyden pohdintaa.....	53
8.3	Kehitysideat ja jatkotutkimusehdotukset .....	54
	Lähteet .....	56
	Kuviot .....	60
	Liitteet.....	61

## 1 Johdanto

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää Rikosseuraamuslaitoksen Liikenneturvaohjelman ohjaajien käytäntöjä ja kokemuksia Liikenneturvaohjelman parissa. Tarkoituksemme on kerätä täsmällistä tietoa Liikenneturvaohjelman, sekä sen käsikirjan kehittämistarpeista ja ohjelman roolista osana Rikosseuraamuslaitoksen virallista tarjontaa erilaisten uusintarikollisuutta ehkäisevien keskusteluohjelmien osana.

Opinnäytetyön aiheen valintaan vaikutti meidän henkilökohtainen kiinnostuksemme siihen. Olemme tutustuneet ohjelmaan yhdyskuntaseuraamustoimistossa suoritettujen harjoitteluiden aikana. Myös se, että Liikenneturvaohjelmaan liittyen ei ole vielä tehty ainoatakaan opinnäytetyötä kannusti tekemään opinnäytetyön tästä aiheesta. Suomalaisessa yhdyskuntaseuraamustyössä työskennellään runsaasti rattijuopumusrikollisuuden parissa ja sitä ennaltaehkäisevästi. Rikosseuraamuslaitoksella on käytössään yhdyskuntaseuraamusten sisällöksi kehitetty Liikenneturvaohjelma rattijuopumuksesta tuomituille henkilöille, jota tarjotaan suoritettavaksi pääasiallisesti yhdyskuntaseuraamustoimistoissa (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 2).

Rikosseuraamuslaitoksen strategia alleviivaa täytäntöönpanon toteuttamista rikoksettomaan elämäntapaan valmentavasti (Rikosseuraamuslaitos 2017a). Joten huomioitavaa on, että esimerkiksi riski ja tarvearviossa rattijuopumusrikokset ovat aina kaikkea rikollisuuden uusimirsikiä nostavia tekijöitä. Liikenneturvaohjelma on tällä hetkellä käytetyin ohjelma, kun tähdätään rattijuopumusrikollisuuden uusintariskin laskemiseen. Ohjelman toteuttamisen kannalta on tärkeää, että käsikirja olisi mahdollisimman helppokäyttöinen. Olemme oman työmme ja kokemusiemme perusteella huomanneet, että liikenneturvaohjelman kaltaisilla interventiolla on tarvetta niin työelämän, kuin asiakkaiden näkökulmasta. Strukturoitu ohjelmatyöskentely on käytännöllistä toteuttaa ja niiden käyttöä ja tuloksia helppo dokumentoida, sekä mallintaa.

Liikenneturvaohjelmaa hyödyntävät työssään koulutetut Rikosseuraamuslaitoksen ammattilaiset yhteistyössä julkisoikeudellisen Liikenneturva-yhdistyksen kanssa. Liikenneturvassa käytetty ohjelmakäsikirja on monien sitä hyödyntävien ammattilaisten toimesta sanottu kokonaisuutena muun muassa keskeneräiseksi tai sille on todettu vähintään päivittämisen tarve.

Opinnäytetyön aihealue on rajattu koskemaan Etelä-Suomen rikosseuraamusaluetta, johon kuuluvat Helsingin- ja Uudenmaan yhdyskuntaseuraamustoimistot. Opinnäytetyö toteutettiin laadullisena tutkimuksena ja käytimme tutkimuksessa puolistrukturoitua teemahaastattelua.



Haastattelimme aiemmin mainituissa yhdyskuntaseuraamustoimistoissa työskenteleviä Liikenneturvaohjelman ohjaajia. Haastattelurunko kartoitti Liikenneturvaohjelman ohjaamista, sen käsikirjaa ja niiden kehittämistä. Opinnäytetyö vastasi työelämän tarpeisiin tuomalla esiin Liikenneturva ohjelman ohjaamiseen, sekä käsikirjaan liittyviä kehittämis ehdotuksia, jotka voisivat olla hyödyllisiä sen mahdollisessa akkreditoimisessa myöhemmin. Tämä opinnäytetyö on ensimmäinen, joka on tehty liittyen Liikenneturvaohjelmaan.

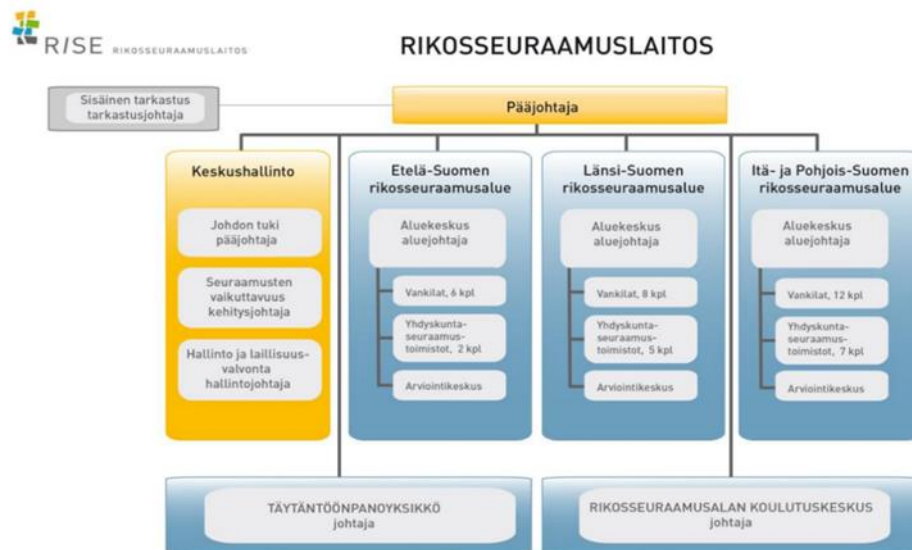
## 2 Opinnäytetyön toimintaympäristön esittely

Tässä luvussa esittelemme Rikosseuraamuslaitoksen kertomalla lyhyesti Rikosseuraamuslaitoksen organisaatiosta ja tavoitteista, sekä arvoista. Lisäksi kerromme yhdyskuntaseuraamuksiin liittyvästä lainsäädännöstä ja kerromme yhdyskuntaseuraamuksista. Lopuksi esittelemme yhdyskuntaseuraamustyössä käytettävää ohjelmatyöskentelyä yleisesti.

### 2.1 Rikosseuraamuslaitos

Tässä kappaleessa esittelemme Rikosseuraamuslaitoksen organisaatiota, toimintaa ja yhdyskuntaseuraamuksia sekä niihin liittyvää ohjelmatyötä. Rikosseuraamuslaitos on oikeusministeriön alaisuudessa toimiva vankeusrangaistusten ja yhdyskuntaseuraamusten täytäntöönpanoviranomainen (Rikosseuraamuslaitos, 2017a). Organisaationa Rikosseuraamuslaitokseen kuuluvat täytäntöönpanoyksikkö, kolme rikosseuraamusaluetta, koulutuksesta vastaava Rikosseuraamusalan koulutuskeskus, terveydenhuoltoyksikkö ja keskushallintoyksikkö. Rikosseuraamuslaitoksen keskushallintoyksikkö sijaitsee Helsingissä. Keskushallinto koostuu kolmesta yksiköstä sekä sisäisestä tarkastuksesta. Yksiköt ovat hallinto, laillisuusvalvonta ja johdon tuki sekä seuraamusten vaikuttavuus. (Organisaatio, 2017.)

Suomi on jaettu maantieteellisesti kolmeen täytäntöönpanoalueeseen. Nämä ovat Etelä-Suomen rikosseuraamusalue (ESRA), Länsi-Suomen rikosseuraamusalue (LSRA), sekä Itä- ja Pohjois-Suomen rikosseuraamusalueeseen (IPRA). Jokaisella Rikosseuraamusalueella toimii aluehallinto, joka koostuu aluekeskuksesta (Alke) ja arviointikeskuksesta (Arke). Rikosseuraamusalueet koostuvat vankiloista, arviointikeskuksesta, yhdyskuntaseuraamustoimistoista ja muista rangaistuksen toimeenpanosta vastaavista yksiköistä. (Organisaatio, 2017.)



Kuvio 1 Rikosseuraamuslaitoksen organisaatio

## 2.2 Rikosseuraamuslaitoksen toiminnan tavoite ja arvot

Tavoitteena Rikosseuraamuslaitoksella on osaltaan lisätä yhteiskunnan turvallisuutta ja ehkäistä uusintarikollisuutta. Rikosseuraamuslaitoksen toiminnasta on säädetty laissa ja asetuksissa, kyseisiä lakeja ovat laki Rikosseuraamuslaitoksesta ja asetus Rikosseuraamuslaitoksesta. (Rikosseuraamuslaitos, 2017a.) Laissa Rikosseuraamuslaitoksesta 2009/953 on määritelty laitoksen toiminnan tavoite:

”Laitoksen toiminnan tavoitteena on yhdyskuntaseuraamusten ja vankeusrangaistusten täytäntöönpano siten, että lisätään tuomittujen valmiuksia rikoksetomaan elämäntapaan sekä edistetään heidän elämänhallintaansa ja sijoittumista yhteiskuntaan.”

Rikosseuraamuslaitos sitoutuu toiminnassaan suomalaisessa yhteiskunnassa tärkeinä pidettyihin arvoihin: ihmisarvon kunnioittamiseen ja oikeudenmukaisuuteen. Työtä ohjaa käsitys yksilön mahdollisuudesta muuttua ja kasvaa. Rikosseuraamuslaitoksen eräänlaisena tehtävänä on huolehtia osaltaan yhteiskunnan turvallisuudesta pitämällä yllä laillista ja turvallista seuraamusten täytäntöönpanojärjestelmää, sekä myötävaikuttaa uusintarikollisuuden vähentämiseen ja rikollisuutta ylläpitävän syrjäytymiskehityksen katkaisemiseen. (Arvot ja strategia, 2017.)

Opinnäytetyö käsittelee yhdyskuntaseuraamustyössä tehtävää ohjelmatyötä, joten on tarkoituksenmukaista perehtyä yhdyskuntaseuraamustoimistoihin ja niissä tehtävään työhön lähemmin.

Yhdyskuntaseuraamustoimistot hoitavat yhdyskuntaseuraamusten täytäntöönpanon alueellaan. Joissakin yhdyskuntaseuraamustoimistoissa laaditaan seuraamuksiin liittyviä lausuntoja ja toimeenpanosuunnitelmia, joita oikeudet hyödyntävät käsittelyissään. (Yhdyskuntaseuraamustoimistot, 2019.)

Vapaudessa suoritettavat yhdyskuntaseuraamukset ovat merkittävä osa rangaistusjärjestelmää (Yhdyskuntaseuraamusten toimeenpano, 2015). Yhdyskuntaseuraamuksia ovat ehdollisesti rangaistujen nuorten valvonta, nuorisorangaistus, aikuisten ehdollinen valvonta, yhdyskuntapalvelu, ehdonalaan vapautteen päässeiden valvonta, valvontarangaistus sekä valvottu koevapaus. (Yhdyskuntaseuraamukset, 2019). Suomalaisessa yhdyskuntaseuraamustyössä Rikosseuraamuslaitoksen tehtäviin kuuluvat sekä kontrollitehtävät, esimerkiksi toimeenpanon aikaisiin rikkomuksiin puuttuminen, että uusintarikollisuuteen vaikuttaminen. Asiakasta autetaan saamaan yhteiskunnalta tarvitsemiaan palveluita, esimerkiksi päihdekuntoutusta. (Yhdyskuntaseuraamusten toimeenpano, 2015.)

Yhdyskuntaseuraamustoimistoissa järjestetään osana yhdyskuntaseuraamusten täytäntöönpanossa motivoivia keskustelutarjoja, joissa voidaan hyödyntää myös kognitiivis-behavioraalisia menetelmiä. Näiden tarkoitus on auttaa asiakkaita kohti rikoksetonta elämää ja tukea asiakkaiden sosiaalista selviytymistä. (Yhdyskuntaseuraamustoimistot, 2019.)

### 2.3 Yhdyskuntaseuraamukset

Laki yhdyskuntaseuraamusten täytäntöönpanosta 400/2015 sisältää täytäntöönpanoa koskevat yleiset säännökset, sekä eri yhdyskuntaseuraamusten lailliset määritelmät. Tätä lakia sovelletaan ehdolliseen vankeusrangaistukseen, jonka tehosteeksi on tuomittu valvontaa, nuorisorangaistukseen, yhdyskuntapalveluun, valvontarangaistukseen ja ehdonalaan vapauden valvontaan. Myös laissa yhdyskuntaseuraamusten täytäntöönpanosta 400/2015 nousee esiin yhdyskuntaseuraamuksien tavoite:

”Yhdyskuntaseuraamuksen tavoitteena on rangaistuksen täytäntöönpanon aikana tukea tuomittua tuomitun sosiaalisen selviytymisen edistämiseksi, sekä lisätä tuomitun valmiuksia elää rikoksetonta elämää”

Yhdyskuntaseuraamukset ovat rikosoikeudellisia seuraamuksia, jotka pannaan täytäntöön yhteiskunnassa vankilan ulkopuolella. Nämä seuraamukset kohdistuvat tuomitun vapauden rajoittamiseen. Perusajatuksena yhdyskuntaseuraamuksissa on kaikissa sama: löytää sopivampi, vapaudessa toimeenpantava rangaistusmuoto, jonka avulla voidaan välttää vankilasta koituvat haitalliset vaikutukset. Tavoitteena on uusintarikollisuuden vähentäminen ja rikoksentekeijöiden yhteiskuntaan integroiminen. Yhdyskuntaseuraamuksien kehittämisessä on ollut taustalla myös taloudellinen motivaatio, sillä vapaudessa suoritettavat rangaistukset tulevat yleensä

edullisemmaksi kuin vankeudessa suoritettavat. (Laine 2014, 397; Yhdyskuntaseuraamuksia koskevan lainsäädännön kokonaisuudistus 2012, 20.)

Ehdolliseen vankeuteen tuomitun valvonta sisältää säännöllisiä tapaamisia valvojan kanssa. Tapaamisten tarkoituksena on seurata tuomitun olosuhteita ja niissä tapahtuvia muutoksia, sekä parantaa tuomitun kykyä elää rikoksetonta elämää. Valvontaan voidaan sisällyttää myös sosiaalista toimintakykyä edistäviä tehtäviä ja ohjelmia. (Laki yhdyskuntaseuraamusten täytäntöönpanosta 400/2015, 60§.)

Nuorisorangaistuksesta säädetään laissa yhdyskuntaseuraamusten täytäntöönpanosta 400/2015. Nuorisorangaistus on 15-17-vuotiaille rikoksentekijöille tuomittava rangaistus. Nuorisorangaistus on vähintään neljän kuukauden ja enintään yhden vuoden seuraamus, joka sisältää valvontaa. Nuorisorangaistuksesta tärkeä osa on siihen liitettävät nuorille suunnatut sosiaalista toimintakykyä edistävät ohjelmat, joihin liitetään nuorelle annettava tuki ja ohjaus. Nuorisorangaistukseen tuomittu ei saa olla seuraamuksen täytäntöönpanoon liittyvissä tilaisuuksissa, eikä valvontatapaamisissa alkoholin tai muun päihdyttävän aineen alaisena. (Laki yhdyskuntaseuraamusten täytäntöönpanosta 400/2015, 64§ ja 65§.)

Vuoden 2020 alusta myös aikuinen, eli rikoksen yli 21 vuotiaana tehnyt voidaan tuomita ehdollisen vankeuden tehosteeksi valvontaan. Aikaisemmin valvonta on voitu tuomita oheisseuraamuksena vain alle 21-vuotiaalle rikoksentekijälle. Edellytyksenä valvonnan tuomitsemiselle oheisseuraamuksena on tekijän aikaisempi rikollisuus, rikokseen johtaneet seikat ja tekijän henkilökohtaiset olonsa. Valvontaan voidaan tuomita myös sillä perusteella, että ehdollinen vankeus yksinään on riittämätön rangaistus. Valvonnan joka tuomitaan ehdollisen vankeuden oheisseuraamuksena, enimmäispituus on yksi vuosi ja kolme kuukautta. (Ehdollisen vankeuden oheisseuraamuksiin tiukennuksia vuoden 2020 alusta, 2019.)

Laissa yhdyskuntaseuraamusten täytäntöönpanossa 400/2015 on määritelty yhdyskuntapalvelun kesto ja sisältö. Yhdyskuntapalvelu tuomitaan aina ehdottoman vankeusrangaistuksen sijasta. Yhdyskuntapalvelun sisältönä on valvonnan alaisena tehtävää palkatonta työtä, jota on vähintään 14 ja enintään 240 tuntia. Yhdyskuntapalvelu voi sisältää muutakin kuin palkatonta työtä. Yhdyskuntapalvelurangaistuksesta enintään puolet tai maksimissaan 30 tuntia voidaan suorittaa osallistumalla Rikosseuraamuslaitoksen järjestämään tai hyväksymään toimintaan taikka sosiaali- tai terveydenhuollon julkisen tai yksityisen palveluntuottajan järjestämään avohoitoon. Näiden toimien tarkoituksena on vähentää tuomitun uusintarikollisuuden riskiä tai päihdeongelmia, sekä lisätä tuomitun edellytyksiä suorittaa yhdyskuntapalvelurangaistus onnistuneesti. (Laki yhdyskuntaseuraamusten täytäntöönpanosta 400/2015, 37§.)

Valvontarangaistus on ollut käytössä vuodesta 2011, jolloin tuli voimaan valvontarangaistuksesta annettu laki. (Yhdyskuntaseuraamuksia koskevan lainsäädännön kokonaisuudistus 2012,

27). Valvontarangaistus on enintään kuuden kuukauden ehdottoman vankeusrangaistuksen sijasta tuomittava rangaistus. Ankaruudeltaan valvontarangaistus sijoittuu yhdyskuntapalvelun ja ehdottoman vankeuden väliin. Valvontarangaistuksen sisältönä on tuomitun velvollisuus pysyä asunnossa tai muussa sopivassa paikassa. Asunnosta tai muusta rangaistusajan suunnitelmassa ja viikoittaisessa aikataulussa määrättyjen paikkojen ulkopuolelle tuomittu saa poistua ainoastaan rangaistusajan suunnitelmassa ja viikoittaisessa aikataulussa määrättyllä tavalla. Tuomittua valvotaan hänen asuinpaikkaansa asennettavalla ja tuomitun ylle kiinnitettävällä teknisellä välineellä taikka tällaisten välineiden yhdistelmällä. (Laki yhdyskuntaseuraamusten täytäntöönpanosta 400/2015, 41§ ja 43§.)

Rikoslakiin sisältyy myös yhdistelmärankaistus, joka koostuu yhden vuoden mittaisesta valvonta-ajasta ja vankeusajasta. Yhdistelmärankaistus voidaan tuomita vakavan rikoksen uusijalle, tämän lisäksi häntä on pidettävä erittäin vaarallisena toisen terveydelle, vapaudelle tai hengelle. Valvonta-ajan täytäntöönpanosta vastaa Rikosseuraamuslaitos. Valvonta-aika alkaa välittömästi vankilassa suoritettua rangaistuksen jälkeen. Keskeisimmät velvollisuudet valvottavalla ovat päihteettömyys valvonta-aikaan liittyvissä tilaisuuksissa ja niissä käyminen, asunnossa pysyminen määrättyinä aikoina, sitoutuminen sähköiseen valvontaan ja osallistuminen suunniteltuun kuntoutukseen. Valvonnalla pyritään vähentämään vakavien rikosten uusimiskäyttäytymistä. (Rikoslaki 39/1889, 11§.)

Ehdonalainen vapauttaminen tarkoittaa ehdottoman vankeusrangaistukseen tuomitun päästämistä vapauteen suorittamaan loppuosa rangaistuksesta. Vankeusrangaistuksesta suoritetaan vankilassa lähes poikkeuksetta vain määräosa, jonka jälkeen vanki pääsee ehdonalaan vapauteen. (Ehdonalainen vapaus, 2018.)

#### 2.4 Rikosseuraamuslaitoksen ohjelmatyö

Yhdyskuntaseuraamustyössä käytetään toimintaohjelmia asiakkaiden kuntoutukseen. Työssä käytettävät toimintaohjelmat ovat kestoaltaan lyhyiltä, sekä korostetusti muutokseen motivoivia. Käytettävät ohjelmat liittyvät ajatukseen motivoivasta rikoskäyttäytymiseen puuttumisesta. (Toimintaohjelmat, 2015.)

Kuntouttavilla kursseilla tai toimintaohjelmilla pyritään parantamaan rikosseuraamusasiakkaiden valmiuksia rikoksettomaan elämään. Ryhmämuotoisen toiminnan lisäksi psykososiaaliseen kuntoutukseen sisältyy päihde- ja sosiaalityötä, sekä psykologien ja pastorien tekemää yksilötyötä. Ohjelmatyön keskeinen tavoite tukee koko rikosseuraamuslaitoksen tavoitetta pyrkiä vaikuttamaan uusintarikollisuuteen. (Kuntouttava toiminta - ohjelmatyö, 2018.)

Ohjelmatyöhön kuuluvat motivointi-, yleis-, päihdekuntoutukselliset- ja rikosperusteiset ohjelmat. Motivointiohjelmat ovat yleensä ryhmä- tai yksilömuotoisia ohjelmia, joiden tarkoi-

tuksena on muutokseen motivointi. Yleisohjelmat pyrkivät vaikuttamaan rikolliseen käyttäytymiseen. Niitä ei ole kohdennettu tiettyyn rikokseen syylistyneille vaan yleisohjelmien avulla osallistujat pyrkivät arvioimaan toimintansa seurauksia eri näkökulmista. Päihdekuntoutusohjelmat ovat yksi osa päihdekuntoutusta. Rikosperusteiset ohjelmat puolestaan ovat tarkoitettu tiettyyn rikokseen syylistyneille henkilöille, esimerkiksi rattijuopumukseen syylistyneille on Liikenneturvaohjelma. Rikosperusteisissa ohjelmissa pyritään keskittymään tiettyihin rikolliseen käyttäytymiseen liittyviin kriminogeenisiin tekijöihin. (Kuntouttava toiminta - ohjelmatyö, 2018.) Rikosseuraamuslaitoksella on tavoitteena kouluttaa lähivuosien aikana kaikki asiakastyötä tekevät ammattilaiset motivoivan keskustelun menetelmään (Rikosseuraamuslaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma 2019 - 2022 16/011/2017, 2017).

### 3 Rattijuopumukset

Tässä luvussa esittelemme rattijuopumusilmiötä Suomessa. Luvussa kerromme aiheeseen liittyvistä teorialiedoista ja tutkimuskirjallisuudesta liittyen rattijuopumukseen ja niiden ehkäisemisestä. Lisäksi käsittelemme muun muassa alkoholukkoa ja ajo-oikeuden rajoittamista osana rangaistusta.

#### 3.1 Rattijuopumukset Suomessa

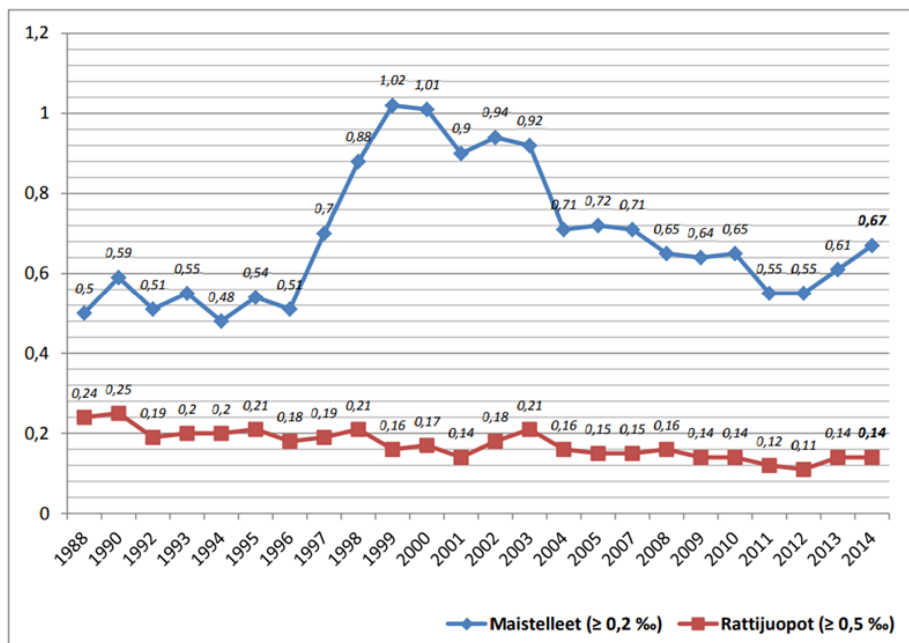
Rikoslaisissa määritellään moottoriajoneuvon kuljettajan syylistyvän rattijuopumukseen, jos hänen veressään on alkoholia vähintään 0,5 promillea tai litrassa uloshengitysilmaa alkoholia vähintään 0,22 mg (Rikoslaki 23 luku 3 §). Törkeän rattijuopumuksen raja on 1,2 promillea verestä mitattuna tai 0,53 mg litrasta uloshengitysilmaa mitattuna (Rikoslaki 23 luku, 4 §). Kuljettaja syylistyy rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen myös ajaessaan moottoriajoneuvoa huumausaineiden tai huumavien lääkeaineiden vaikutuksen alaisena. Huumausaineissa on otettu käyttöön nollaraja vuonna 2003. (Löytty 2015, 22.)

Euroopassa ajokorteista on annettu direktiivi, jonka mukaisesti ajokorttia ei saa luovuttaa alkoholiriippuvaiselle kuljettajalle tai sellaiselle henkilölle, joka ei muutoin kykene olemaan ajamatta alkoholin vaikutuksen alaisuudessa. Suomen tieliikennelain mukaisesti ”ajoneuvoa ei saa kuljettaa se, jolta sairauden, vian, vamman tai väsymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuvat siihen tarvittavat edellytykset”. (Tieliikennelaki 267/1981 48 63§.) Ajokorttilain mukaan lupa ajokorttiin voidaan myöntää, mikäli hakijaa ei katsota alkoholin tai muun huumavien aineiden väärinkäytön vuoksi liian vaaralliseksi liikenteelle (Ajokorttilaki 267/1981 63§). Poliisin tehtävä on ajokorttilupahakemusta käsitellessä tarkastettava tietojärjestelmistä, onko poliisilla tiedossa seikkoja ajokorttiluvan hakijan päihderiippuvuudesta. Poliisilla saattaa olla perusteltu syy päätellä hakijan olevan päihderiippuvainen ja tällöin poliisi

voi pyytää täydennystä hakemukseen ennen ajokorttiluvan myöntämistä päihdeongelmiin perehtyneen lääkärin lausunnolla. (Löytty 2015, 18.)

Mikäli ajo-oikeuden haltija syyllistyy kolmen vuoden tarkastelujakson aikana kahteen rattijuopumukseen, on vaatimuksena lääkärin lausunto päihderippuvuustilanteesta. Näin toimitaan myös, mikäli ajo-oikeuden haltija on otettu päihtyneenä poliisin säilöön puolen vuoden tarkastelujakson aikana vähintään kolme kertaa. Päihdeseurantaan liittyy alle kolmen kuukauden mittainen arviointijakso, johon kuuluu Audit-lomake, kliininen tutkimus, tarvittavat laboratoriotutkimukset ja huume- ja lääkekäyttöä selvitettyä myös virtsan huume- ja lääke-seulat, sekä tarvittavien potilasasiakirjojen tilaaminen terveydenhuollon muista yksiköistä. Lääkäri arvioi tapauskohtaisesti kunkin henkilön vaadittavan ajan raittiina ennen ajoterveysvaatimusten palautumista aluksi määräaikaista puoltavaa lausuntoa varten. (Löytty 2015, 19-20.)

Arvioiden mukaisesti tieliikenteessä noin joka 600.-800. kuljettaja on rattijuoppo. Poliisin tietoon tulee arviolta vain noin joka kahdessadas rattijuopumus. On esitetty myös arvioita, jonka mukaan rattijuoppo ajaa noin 220 kertaa alkoholin vaikutuksessa ennen kiinnijäämistään. Tienvarsi-tutkimuksissa rattijuoppojen määrän on todettu olevan korkeimmillaan vuonna 1990 ja 2000-luvulla pääsääntöisesti ollut laskusuhdanteista, joskin se vuonna 2013 kääntyi lievään nousuun. (Löytty 2015, 28.)



**Kuva 5. Maistelleiden (≥ 0,2 ‰) ja rattijuoppojen (≥ 0,5 ‰) prosenttiosuus liikennevirrassa vuosina 1988–2014. (Vuosien 1989, 1991 ja 2006 osalta tiedot puuttuvat.) Lähde: R-tutkimus, Poliisi.**

Kuvio 2 Rattijuopumusten prosenttiosuudet liikennevirrasta

Alkoholi on tieliikenteen suurimpia lisääviä onnettomuusriskitekijöitä ja alkoholin käytön vähentäminen on yksi tärkeimpiä liikenneturvallisuuden edistämisen osatekijöitä. Vuosina 2002-2009 noin joka viides kuolemaan johtanut onnettomuus on ollut kuljettajan päihtymystilasta johtuvaa. Liikenneturvan toteuttaman kyselytutkimuksen perusteella rattijuopumus koetaan vakavimpana liikennerikoksena Suomessa. (Hallituksen esitys 68/2016, 1 luku.)

Myös muut päihdyttävät aineet ja niiden alaisuudessa tehdyt rattijuopumusrikokset ovat selkeässä kasvussa, kuten tilastokeskuksen (2019.) selvityksestä käy ilmi. Rattijuopumuksia tuli vuoden 2019 tammi-syyskuun aikana tietoon kaikkiaan 14 200. Tietoon tulleista rattijuopumuksista törkeitä rattijuopumuksia oli 5200. Perusmuotoisista rattijuopumuksista noin 60 prosenttia johtui huumausaineen käytöstä. (Tilastokeskus, 2019.) Tilastokeskuksen (2018.) julkaisemassa poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen rikollisuuskatsauksessa huumausainerattijuopumusten määrä on yli kaksinkertaistunut vuoden 2003-2018 välisellä tarkastelujaksolla.

### 3.2 Alkolukko

Edellisessä kappaleessa esitellyistä ajoterveysvaatimuksesta voidaan myös poiketa. Lääkäri voi katsoa vähimmäisvaatimusten täyttyvän, mikäli henkilön ajoneuvossa on päihtyneenä ajamisen estävä alkolukko. Terveysperusteisesta alkolukosta säädetään ajokorttilaissa ja käyttövelvoite merkitään ajokorttiin. (Löytty 2015, 21.) Alkolukon voi saada myös osana valvottua ajo-oikeutta. Valvotussa ajo-oikeudessa rattijuopumuksesta tuomittu henkilö sitoutuu ottamaan ajoneuvoonsa alkolukon, sekä sitoutumaan muihin valvotun ajo-oikeuden ehtoihin. Valvotun ajo-oikeuden myöntää rattijuopumusta tutkiva poliisi tai tuomioistuin rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä. (Liikenneturva, 2019.)

Ensimmäiset alkolukot otettiin käyttöön Suomessa vuonna 2005 kokeilulla, jossa niitä määrättiin rattijuopumukseen syyllistyneille. Kolmen vuoden ajanjaksolla kokeiluun osallistui noin 300 kuljettajaa. Kokeiluista saatiin myönteisiä kokemuksia ja niiden seurauksena alkolukolla valvottua ajo-oikeutta vakinaistettiin laeilla vuonna 2008. Vakinaistetun alkolukko-ohjelman alusta alkolukoilla myönnettyjen ajokorttien määrä on ollut lähes jatkuvan noususuhdanteista ja ajokorttirekisteritietojen mukaan alkolukolla valvottujen ajokorttien määrä oli vuonna 2015 820 alkolukkoajokorttia, joista noin 80 prosenttia oli miespuolisten henkilöiden. (Hallituksen esitys 68/2016, luku 2.)

Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) teettämän selvityksen mukaan vähintään 1/3 alkolukon käyttäjistä jättää laitteen kulkuneuvoonsa vapaaehtoisesti myös oikeuden määräämän käyttöajan jälkeen. Selvityksessä ilmeni, että kymmenesosa alkolukon käyttäjistä lopetti juomisen ja jopa neljäsosalla juominen vähentyi alkolukon tuen avulla. On saatu viitteitä, että alkolukko olisi tehokkaampi keino estää rattijuopumuksen uusintaa, kuin ajokielto. Monet alkoluk-



koa käyttäneet kokivat Trafín selvityksessä alkolukon parantavan elämänhallintaa ja jopa kolmasosalla sen olleen ratkaiseva tekijä työpaikan säilyttämisessä rattijuopumustuomion jälkeen. (Löytty ja Pilli-Sihvola, 2014.)

### 3.3 Aiempia tutkimuksia rattijuopumuksista

Tie selväksi -hanke on Suomessa 2007-2011 toteutettu hanke, jonka tavoitteena oli kehittää toimintatapoja rattijuopumukseen puuttumiseksi yhteistyössä poliisin sekä sosiaali- ja terveyspalveluiden kanssa. Hankkeessa tavoitteena oli rattijuopumukseen syyllistyneiden tukipalveluiden ja hoidon piiriin ohjaaminen uusintarikollisuuden ehkäisemiseksi. Kokeiluhankkeessa ideana oli tarjota rattijuopumuksesta kiinnijääneille tilaisuutta keskustella terveyden- tai sosiaalihuollon työntekijän kanssa välittömästi tapahtuneen jälkeen. Kokeilussa haluttiin tavoittaa erilaisen päihde- ja liikennetikollisuuden omaavia henkilöitä ja motivoida heitä hoitoon. Hankkeen tavoitteena oli siis kehittää toimintatapoja rattijuopumukseen puuttumiseksi sekä uusintarattijuopumusten ehkäisemiseksi. Hankkeen aikana ei syntynyt uutta pysyvää järjestelmää päihderiippuvuuden seurannan rinnalle, mutta onnistuttiin kehittämään uudenlainen toimintatapa rattijuopumukseen puuttumiseksi. (Kekki, 2011. 19. ja 37.)

Vuosina 2009-2011 Naarajärven vankilassa tarjottiin rattijuopumuksesta ehdottomaan vankeusrangaistukseen tuomituille suunniteltua Selvä kaista -toimintaohjelmaa. Ohjelman tarkoituksena on auttaa vankeja, joilla on päihderiippuvuus antamalla tietoa kemiallisen riippuvuuden sairaudesta ja siitä toipumisen mahdollisuudesta. Ohjelman taustaideana on ollut auttaa rattijuopumustuomiota suorittavia vankeja ja sen kautta parantaa liikenneturvallisuutta. Toimintaohjelma toteutettiin Myllyhoidollisella työotteella, jota leimaa suora lähestymistapa asioihin. Ohjelman kesto oli kahdeksan viikkoa ja sitä toteutettiin viitenä päivänä viikossa neljä tuntia päivässä. Kokonaiskesto ohjelmassa oli 160 tuntia. Toimintaohjelma koettiin kaikkien haastateltavien mielestä tarpeelliseksi. Selvä Kaista -ohjelman myötä ryhdyttiin Naarajärven vankilassa tietoisesti puuttumaan päihdeongelmaan yhtä lailla, kuin muiden elämänalueiden ongelmia käsittelevissä toimintaohjelmissa. Ohjelma koettiin hyvänä vastineena rangaistusajansuunnitelmiin ja niiden toteuttamiseen vankilassa. Kokeilun myötä on siis kehitetty myös ehdottoman tuomion saaneille vangeille hyväksi todettu ohjelma, josta sekä työntekijät, että vangit pitivät. (Kilpeläinen 2012, 1-6.)

Suomessa asenteet rattijuopumuksiin ovat tiukkoja ja usein rattijuopumustapausten saadessa medianäkyvyyttä alkavat usein vaatimukset rangaistusten koventamisesta. Vuonna 2014 kansalaisaloite keräsi vaadittavat allekirjoitusmäärät ja eduskunnan käsiteltäväksi päättyi aloite rattijuopumusten rangaistusten koventamisesta. Lakivaliokunta tuli kuitenkin tulokseen, että Suomen lainsäädäntö vastasi pitkälti kansalaisaloitteen sisältöjä. Vähemmän esiintyy kuitenkin ilmiön muiden puolien huomioon ottamista. (Karjalainen ja Lintonen, 2016. 1.)

Rattijuopumukset ovat usein viite vakavista päihdeongelmista ja rattijuopumuksesta tuomituilla on usein muitakin sosiaalisia- ja terveysongelmia. Lisäksi monesti huumausainerattijuopumuksesta epäillyillä on virtsassaan useampia päihdyttäviä aineita, mikä viittaa päihdyttävien aineiden sekakäyttämiseen. Rattijuopumuksista tuomituilla näyttäisi olevan muuta väestöä suurempia määriä terveydellisiä ongelmia ja erityisesti ongelmia erilaisista mielenterveyden häiriöistä. Rattijuopumusten todennäköisyyteen olivat yhteydessä huomattavan suurella vaikutuksella diagnosoidut alkoholin- ja huumeiden käyttöhäiriöt, mutta rattijuopumuksiin olivat yhteydessä myös mieliala- ja ahdistuneisuushäiriöt, sekä lapsuudessa tai nuoruudessa alkaneet käytös- ja tunnehäiriöt. Tutkimukset osoittivat myös, että terveydellisten ongelmien lisäksi rattijuopot olivat yleisesti muuta väestöä heikommassa sosiaalisessa asemassa ja sosiaalinen vähäosaisuus oli yleistä kaikista rattijuopumustyypeistä tuomituilla. Rattijuopumuksesta kiinnijääminen ennakoiki myös sosiaalisen vähäosaisuuden riskin nousua pitkällä aikavälillä. Päihteiden vaikutuksessa ajaneilla oli siis väestöä suurempi todennäköisyys siirtyä sosiaalisesti aiempaa heikompaan asemaan. Myös kuoleman riski on selkeästi suurentunut muihin väestönosiin verrattuna ja oli erityisen korkea sekakäyttävillä rattijuopoilla. Erityisesti sosiaalisesti paremmassa asemassa olevilla rattijuopumus lisäsi kuoleman riskiä. (Karjalainen ja Lintonen, 2016. 2-3.)

Suomalaisessa rekisteritutkimuksessa rattijuoppojen ongelmien kasautumisesta mainitaan sosiaalisen intervention mahdollisuudesta. Rattijuopumuksesta kiinnijääminen kasvattaa todennäköisyyttä kohdata sosiaalisia vastoinkäymisiä ja rattijuopumuksista kiinni jääneet olisivatkin hyvä ohjata myös muiden mahdollisten sosiaalipalveluiden piiriin, mikäli tarve vaikka rattijuopumuksesta tuomitut ovatkin hyvin heterogeeninen ryhmä. Rattijuopumuksesta kiinnijääminen tuleekin nähdä mahdollisuutena tavoittaa kiinnijääneitä syrjäytymisriskissä olevia tai sellaisia henkilöitä, joilla on todennäköinen riski tulla päihderiippuvaisiksi. Ennaltaehkäisy esimerkiksi nuorten parissa tehtävällä työllä, vaikuttamalla asenteisiin, ennaltaehkäisevällä päihdetyöllä ja varhaisella puuttumisella on oltava suuri rooli rattijuopumusten vähentämisessä, ehkäistäessä syrjäytymistä ja vähentäessä terveyden eriarvoisuutta. (Karjalainen ja Lintonen, 2016. 4-5.)

Trafi on tuottanut myös tutkimustietoa alkolukolla valvottujen ajo-oikeuksien toimivuudesta ja vaikuttavuudesta. Alkolukkoa käyttäneillä rikoksenuusijoilla on selkeästi pienempi uusimisriski, kuin muilla rattijuopumuksista kiinni jääneillä. (Vehmas ja Löytty, 2013. 9.) Alkolukon koettiin antavan varmuutta siitä, ettei veressä ole alkoholia ajon aikana ja käyttäjät kokivat hyväksi sen, että alkolukkoa ei ollut helppoa ohittaa. Ongelmalliseksi alkolukko koettiin yllätyksellisten ajonaikaisten puhalluspyyntöjen takia ja julkisella paikalla puhaltamisen kiusallisuuden vuoksi. Vaikka alkolukon hankinta ja käyttö koettiin kalliiksi, kuvasivat käyttäjät alkolukkoa hyväksi ja toimivaksi laitteeksi, josta on saatu oikeasti apua. (Vehmas ja Löytty, 2013. 59-60.) Alkolukon koettiin auttavan myös terapeutisesti motivointina ja tukena oman juomisen hallitsemiseen (Vehmas ja Löytty, 2013. 50).

## 4 Liikenneturvaohjelma

Tässä luvussa esittelemme liikenneturvaohjelman ja kerromme ohjelman taustateorioista. Lisäksi kerromme Liikenneturvaohjelman yksilötuntien sisällöstä ja käymme läpi käytettävät tehtävät, sillä tavalla, kuin Liikenneturvaohjelman käsikirja ehdottaa ne tehtäväksi.

### 4.1 Ohjelman tavoite ja tarkoitus

Liikenneturvaohjelma on interventio, jota käytetään erityisesti yhdyskuntapalvelun osana ja ohjelma on suunnattu ensisijaisesti rattijuopumuksesta yhdyskuntapalveluun tuomituille. Ohjelma nojautuu motivoivaan keskusteluun ja kognitiivis-behavioraalisiin menetelmiin, sen tarkoituksena on käynnistää ja edistää rattijuopumuskäyttäytymisen muutosta. Ohjelman kohde-ryhmään kuuluvilla arvioidaan olevan vähintään kohtalainen riski syyllistyä uudelleen rattijuopumukseen. Ohjelmaan valituilla asiakkailla tulee olla jo valmiiksi jonkin verran motivaatiota oman rattijuopumuskäyttäytymisen muuttamiseen. Ohjelma auttaa tunnistamaan ja kuvaamaan rattijuopumuskäyttäytymisen yksilöllisiä riskitekijöitä, luonnetta ja ilmenemistä, näiden tunteminen on yksi käyttäytymisen muutoksen ehto. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 5-6.)

Ohjelmassa keskeisenä tavoitteena, vaikuttamisen alueina ja sisältönä on päihtyneenä ajamisen tarkastelua ja siihen liittyvien yksilöllisten tekijöiden tarkastelu. Oman rattijuopumuskäyttäytymisen tunteminen on lähtökohta siitä aiheutuvien huolten ja jännitteiden käsittelylle, motivoitumiselle muutokseen ja vastuunottamiselle. Tavoitteena ohjelmalla on sellaisen muutoksen tukeminen ja käynnistäminen, joka suuntautuu uusien liikennejuopumusten vähentämiseen. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 5-6.)

Liikenneturvaa voi ohjata asiakkaille joko ryhmämuotoisena tai yksilömuotoisena. Ryhmäohjelma koostuu neljästä yksilötunnista, joiden välissä on kolmen tunnin mittainen ryhmäosuus. Ryhmäosuus suhteuttaa yksilön kokemuksiin ryhmän muiden jäsenten kokemuksiin, sekä tuo viiteryhmän vahvistavan vaikutuksen. Ohjelma aloitetaan käymällä kaksi yksilötuntia, jotka valmistavat asiakkaan ryhmään. Tämän jälkeen on kolme ryhmäkertaa, joihin tulee Liikenneturva ry:n työntekijä ohjaajaksi. Lopuksi on vielä kaksi yksilötuntia, jotka tähtäävät varautumissuunnitelman tekemiseen. Yksilöohjelma rakentuu vähintään viidestä yksilötunnista, jotka ovat erillisiä tunteja. Yksilötunnit muodostavat kummassakin mallissa strukturoidun keskustelujen kokonaisuuden. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 1-2.)

Käsikirja antaa mahdollisuuden myös lisätä ohjelmatuntien määrää yksilötuntien osalta. Tällöin ohjaajalla täytyy olla perusteltu syy kokonaisten tuntien lisäämiselle. Tunteja voidaan perustellusti lisätä esimerkiksi, jos ohjaaja katsoo asiakkaan tarvitsevan enemmän aikaa rattijuopumuskäyttäytymisensä tutkimiseksi. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 38.)

Käsikirja kertoo, että yhdyskuntaseuraamustoimiston on järjestettävä tarpeeksi aikaa ohjelman valmisteluun varmistamalla, että työntekijällä on käytettävissään siihen tarvittava aika. Tämän kerrotaan tarkoittavan niin ohjelmatuntien valmisteluun, seurantaan kuin arviointiin vaadittua aikaa. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 21.) Käsikirja kertoo myös, että ohjelman vaikuttavuuden kannalta on tärkeää kohdentaa ohjelmaa oikein. Sen kerrotaankin vaativan aikaa asiakkaiden rekrytointiin ja tuntien valmisteluun. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 40.)

Liikenneturvaohjelman käsikirjassa vaaditaan, että ohjaajat ovat korkeakoulutettuja ja ohjelman käyttämiseen koulutuksen saaneita rikosseuraamusalan työntekijöitä. Ohjelman ohjaamista aloittaessa on oletuksena, että ohjaajalla on motivoivan keskustelun menetelmäosaaminen. Käsikirjassa kerrotaan ohjelmaan kouluttautumisesta, että uusi ohjaaja saa ohjelman ohjelmatukiryhmään kuuluvalta työntekijältä yksilöllisen perehdytyksen. Ohjaava työntekijä seuraa ja tukee uutta ohjaajaa videolle tallennettujen yksilötuntien perusteella ohjaajan toteamien kehittämistarpeiden mukaan. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 21.)

#### 4.2 Ohjelman taustateoriat

Tässä kappaleessa kerromme motivoivasta keskustelusta ja kognitiivis-behavioraalisista menetelmistä, joihin ohjelman teoria perustuu. Opinnäytetyö keskittyy rikosseuraamustyöntekijän toimijuuteen liikenneturvaohjelman toteuttamisessa osana yhdyskuntaseuraamustyötä. Työn teoreettinen viitekehys keskittyy teemoihin, mitä Liikenneturvaohjelman käsikirja määrittelee.

Motivoivan keskustelun keskeinen vuorovaikutustekniikka liittyy vastavuoroiseen keskusteluun ja asiakaskeskeisyyteen. Haastattelijan tehtävä on tukea aktiivisen ratkaisukeskeisesti vahvistuen syntyvää muutospuhetta. Haastattelijalta vaaditaan toimivaa empatiakykyä, hyväksyvää otetta ja oikeanlaista ymmärrystä. Motivoiva keskustelu on aina tavoitteellista ja suunnitelmallista. Keskeistä keskustelussa on käsitellä esille nousevaa ambivalenssia ja suhteuttaa esimerkiksi esiin tullutta huolta ja mahdollisesti haitallista halua reflektiivisen kuuntelun kautta. (Miller & Rollnick, 2013. 4-7.) Ominaista motivoivan keskustelun ilmapiirissä on aito yhteistyö, välittäminen, hyväksyntä ja kuvaileva työote (Miller ja Rollnick, 2013. 22).

Motivoivan keskustelun periaatteet voidaan jaotella karkeasti neljään eri ryhmään. Haastattelijan on ilmaistava empatiaa kuuntelemalla tarkkaan haastateltavan kertomaa. Väittelyä ja perustelujen esittämistä on pyrittävä välttämään rullaamalla kohdatun vastarinnan kanssa. Vastarinnan ilmentyessä sitä on tutkittava ja haastateltavan ilmaisemaa ristiriitaa on laajennettava. Avaintekijänä on myös haastateltavan itseluottamus. Haastattelijan tehtävä on saada haastateltava uskomaan oman toimintansa vaikutuksiin. (Miller ja Rollnick, 2013. 17-21.)

Motivoivan keskustelun teoria pohjaa sosiaalipsykologisen teorian sovellukseen ja kokemuseräiseen havainnointiin toimivasta asiakastyöstä (Juntunen ja muut, 2012, 5). 1990 alkaen motivoivasta haastattelusta on tehty yli 1200 tieteellistä julkaisua, jotka käsittelevät aihetta laaja-alaisesti eri ammattikuntien ja hoitomuotojen käytössä. Tutkimuksesta johdetut meta-analyysit keskittyvät keskimääräisiin vaikutuksiin ja kerätty data osoittaa motivoivan haastattelun toimivan hieman tai keskivahvasti tuottamaan muutosta. Tehokkaimmaksi motivoiva haastattelu on tutkimuksissa osoitettu erilaiseen addiktiiviseen käyttäytymiseen. (Miller ja Rollnick 2013, 379.)

Haastattelun keskiössä on asiakkaan itsenäinen, sekä täysivaltainen toimijuus ja haastattelijan tehtävä on palauttaa asiakkaan toimijuus ja tukea asiakasta siihen. Työntekijän puhettavassa ilmentyvä liikkumavaran tunnelma on keskustelussa tärkeässä osassa ja asiakkaan toimijuus on siinä lähtökohta. Pidettäessä kumppanuutta dialogisen kohtaamisen arvona korostetaan asiakkaan asiantuntemusta työntekijän vahvistaessa sitä kiinnostumalla siitä. Henkilön osoittaessa muutostarvetta on todettu hänen haluavan tarkastella sitä vielä monesta suunnasta ennen lopullista päätöstä muuttua. (Oksanen 2012, 46-47.)

Työntekijä kykenee yhdistelemään erilaista saamaansa tietoa ja tasapainottelee keskustelusiällössä näiden tietojen valossa. Tietoa työntekijä saa monesta suunnasta. Työntekijän tietoa ohjaavat erilaiset teoriat ja mallit, tutkimusten osoittama empiria ja erilaiset proseduurit muun muassa lait ja työpaikan ohjeet. Lisäksi tieto koostuu kokemuksen tuomasta käytännön tiedosta ja persoonallisesta arkitiedosta. Tietoa ohjaavat myös arvot ja etiikka sisältäen ammatilliset eettiset ohjeet, sekä työntekijän oma etiikka. Lisäksi asiakkaiden itsensä tuottama tieto. Ammatillisella on mahdollisuus ja velvollisuus nojata laajaan tietoon saamassaan keskustelussa asiakkaan kanssa. Ulkoisesti keskustelu saattaa muistuttaa mukavaa tuttavallisempaa keskustelua pitää työntekijällä kuitenkin aina olla suunnitelma keskustelun tavoitteista ja kulusta. Keskustelu ei kuitenkaan ole syntynyt sattumalta vaan tietoisesti rakennettuna. Haastatteluissa tuleekin näkyä tutkittuihin asioihin perustettuja asioita, joiden haastattelijat tietää lisäävän motivoivan keskustelun rakentumista ja vaikutuksellisuutta. (Oksanen 2012, 76-77.)

Motivoituminen, sekä motivaatio tuleekin nähdä prosessina, jonka eteneminen tapahtuu vaiheittain ja sen puute ei ole varsinainen työskentelyeste. Prochaskan ja DiClementen muutoksen eri vaiheet-mallissa muutoksen eri vaiheita tarkasteltaessa on pystyttävä tunnistamaan asiakkaan oma muutoksen vaihe. Esipohdintavaiheessa asiakas ei vielä tiedosta mahdollisuuttaan muutokseen. Pohdintavaiheessa asiakas osoittaa jo harkintaa muutosta kohtaan. Valmistautumisvaiheessa päätetään ryhtyä toteuttamaan muutosta. Sitä seuraa toimintavaihe, jossa muutosta toteutetaan aktiivisesti ja siirrytään sitä myöten ylläpitovaiheeseen, jossa keskiössä on muuttuneen käytöksen ylläpito. Muutokseen tarvitaan uskoa muutoksen mahdollisuuteen,

tilannesidonnaista halua muuttua, ei tilannesidonnaista tahtoa muuttua ja pysyvemmän muutoksen vaatimia rakenteita. (Skarp, Juntunen, Lindeborg, Vogt-Airaksinen ja Lumme 16-17.)

Liikenneturvaohjelman kerrotaan pohjautuvan kognitiivis-behavioraaliseen terapiapohjaan (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 5). Kognitiivis-behavioraalisen lähestymistavan tunnetuimpia esittelijöitä on yhdysvaltalainen Aaron T. Beck, joka kertoo kognitiivisen mallin taustalla olevan ajatus siitä mitä tunnemme missäkin hetkessä vaikuttaa suoraan käyttäytymiseemme kyseisessä tilanteessa. Mallin mukaan ihmisen käsitys tapahtumista säätelee heidän tunteitaan ja käyttäytymistä, jonkin tilanteen herättäessä heissä ajatuksen, josta seuraa tietynlainen reaktio. Tilanne itsessään ei määrittele tunnetta vaan toimijan itsensä tulkinta tilanteesta. Samassa tilanteessa voi syntyä useita reaktioita, jotka määrittyvät kunkin toimijan omista ajatuksista tilanteeseen. (Beck 2011, 7-10.) Oppimalla ajatteluun ja käyttäytymiseen liittyviä taitoja asiakas oppii tunnistamaan, sekä tiedostamaan ajatuksiaan, asenteitaan, uskomuksiaan, tunteitaan ja tilanteita oman käyttäytymisen yhteydessä ja harjoittelemaan uudenlaisia vaihtoehtoisia käyttäytymismalleja (Nurminen 2017, 7).

Kognitiivis-behavioraaliseen lähestymistapaan sisältyy erilaisia periaatteita, joissa se mukautuu asiakkaan tarpeisiin paneutumalla ongelmiin yksilön kognitioiden kautta. Tavoitteena on muuttaa henkilön käyttäytymistä ajattelun muuttumisen myötä. Asiakassuhteessa keskitytään saavuttamaan luottamusta myötätunnon ja välittämisen kautta huomioiden subjekti aidosti. Avainasemassa ovat tarkkaavainen kuuntelu, tunteiden vahvistaminen ja yhteenvetojen tekeminen subjektin kertomasta. Toiminnassa korostuu ratkaisukeskeisyys, sekä tavoitteiden asettaminen keskittyen nykyhetkeen. Joissain tapauksissa subjektia auttaa myös menneisyyden pohtiminen, joka kuitenkin peilataan korostamaan nykyhetkeä. Malli toimii kasvatuksellisista lähtökohdista ja korostaa myös retkahduksen välttämistä perehtyen aluksi ajatuksien vaikutusmekanismeihin, tunteisiin ja käytökseen. Tarkoituksena ei ole pelkästään auttaa subjektia tavoitteiden luomisessa ja ajatuksien tunnistamisessa, sekä arvioinnissa vaan pyrkimys myös opettaa kuinka tehdä tätä itsenäisesti. Periaatteena ovat strukturoidut lyhytkestoiset asiakaskohtaamiset, joita järjestetään yleensä noin 6-10 kappaletta. Näin pyrkimyksenä on saada vaikutuksesta tehokasta ja opettaa subjektille havainnointia, tunnistamista, yksilöintiä ja reagointikykyä sen toimimattomiin ja vääristyneisiin ajatuksiin. Subjektin kehittyminen tapahtuu ohjatun prosessin avulla käyttäen työkaluna kyseenalaistamista. Käytettyjen metodien skaala on kuitenkin laaja ja keskeisenä tekniikkana toimii ohjattu oivaltaminen, sekä sokraattiset menetelmät myös behavioraalisuus ja ratkaisukeskeisyys ovat välttämättömiä. Tekniikoiden painotus ja valinta riippuu kuitenkin kuvasta, jonka työntekijä luo subjektistaan ja millaiset tavoitteet tapaamisille on luotu. (Beck 2011, 7-11.)

Yhdessä keskeisimmistä kognitiivis-behavioraalisen mallin työskentelytekniikoista sokraattisessa menetelmässä ohjaaja tekee sellaisia kysymyksenasetteluja, joiden kautta subjektilta

haetaan itsenäistä ajattelua ja omia johtopäätöksiä. Subjektin tehdessä omia oivalluksia kasvatetaan näin subjektin itsetuntoa. Kyselyn, keskustelun, ristiriitaisten uskomusten ja väärin väitteiden kyseenalaistamisella subjektit oppivat löytämällä itse uskomusten, ajatusten ja tosiasioiden väliset yhteydet, kuin vain kertomalla ne. (Kähkönen, Karila ja Holmberg 2008, 17.)

Toskalan teoksessa (1991.) ”Kognitiivisen psykoterapian teoreettisia perusteita ja sovelluksia” käsitellään kognitiivisia malleja kognitiivis-behavioristisen terapian kautta. Vaikka puhumme teoriaosuudessa kognitiivisesta malleista terapian kautta ei Liikenneturvaohjelma ole terapia-muoto vaan ainoastaan hyödyntää kognitiivisen terapian menetelmiä motivoivan keskustelun lisäksi. Kognitiivisissa menetelmissä on paljon yhteistä motivoivan keskustelun ja sen tähtäämän muutoksen periaatteisiin, kuten Toskalan (1991) kirja niitä kuvailee.

Kognitiivisten menetelmien keskeiset periaatteet ja menetelmät voidaan jaotella erilaisiin luokkiin. Kognitiivinen terapia perustuu potilaan ja terapeutin yhteistyöhön. Potilas ja terapeutti tekevät yhteisen suunnitelman terapian tavoitteista, käytännöistä ja tehtävien tekemisestä. Yhteistyö huomioi jatkuvasti potilaan tilaa ja edellytyksiä suoriutumisesta. Tavoitteena on kuitenkin vahvistaa potilaan riippumattomuutta ja kehittää vastuunottoa omien ongelmien ratkaisusta. (Toskala 1991, 67.)

Onnistuneen terapian edellytyksenä on jatkuva hyvä yhteistyösuhde terapeutin ja asiakkaan välillä. Terapeutin on myötäellettävä ja keskittyttävä kuuntelemiseen ja yleiseen huolenpitoon ja välittää kiinnostustaan asiakkaaseen. Kognitiivisessa mallissa tähdätään siihen, että asiakkaan sisäistä ohjautumista tarkastellaan ja pyritään löytämään juuri asiakkaalle sopivat säännöt elämäänsä ja persoonakohtaiset merkitykset niille. Kognitiivinen terapia keskittyy tiettyihin potilaan pääongelmiin rajaten keskustelun ja tavoitteet niihin. Perusajatuksena on se, että näiden ongelmien käsittelyn kautta voi potilas oppia ongelmanratkaisua myös muissa yhteyksissä. Kognitiivisessa mallissa on pyrkimyksenä käyttää ensisijaisesti sokraattisia metodeja. Ne toimivat perustana löytää itse keksittyjä muutokseen onnistuvasti reagoivia malleja. Kognitiiviset mallit ovat strukturoituja ja sitä kautta potilas voi saada myös rakennetta omaan elämäänsä. Kognitiivisessa terapiassa on myös kasvatuksellinen aspekti. Terapeutti voi antaa potilaalle myös suoraan tietoa ja olla potilaalle resurssina. Kognitiivinen teoria perustuu induktiivisiin menetelmiin. Terapeutti tuottaa testattavia malleja kyselemällä ja keräämällä tietoa samalla opettaen potilasta tutkimaan itseään ja omaa ajatteluaan. Olennaisena osana kognitiivisessa terapiassa ovat myös erilaiset kotitehtävät, joita voivat olla tavallisesti esimerkiksi omien ajatusten kirjaaminen ja joskus myös erilaiset käyttäytymistasojen harjoitukset. (Toskala 1991, 68-69.)

### 4.3 Ensimmäinen tunti

Tässä ja seuraavissa kappaleissa esittelemme Liikenneturvaohjelman tuntien sisältöä, sekä tunneilla käytettävät tehtävät. Esittelemme tunnit järjestyksessä Liikenneturvaohjelman käsikirjan mukaisesti. Koska opinnäytetyö keskittyy Liikenneturvaohjelman yksilötunteihin, avataan ohjelman ryhmävaihetta ainoastaan pintapuolisesti.

Ohjelman alkutuntien tarkoitus on valmistaa asiakasta ryhmävaiheeseen ja saada yksilötyö käyntiin siltä osin, että asiakkaalle voidaan tehdä realistinen varautumissuunnitelma ohjelman viimeisellä tunnilla.

Ensimmäisellä tunnilla kerrataan pääpiirteittäin ohjelman lähtökohdat ja käydään läpi ohjaajalla käytössä olleiden asiakasarvioinnin tietojen perusteella tiedot asiakkaan elämäntilanteesta ja rikoksista, sekä varmistutaan niiden oikeellisuudesta. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 44.) Ohjelmakäsikirjan mukaisesti ensimmäinen tehtävä alkukeskustelun jälkeen on pyytää asiakasta täyttämään elämäntilannearvio, jonka tehtävä on kartoittaa suurpiirteisesti asiakkaan tilannetta asioista, jotka ovat hyvin ja jotka eivät ole riittävän hyvin. Mikäli asiakas ja asiakkaan tilanne on ohjaajalle ennestään tuttu, ohjeistetaan keskustelemaan elämäntilannearviosta pohjaten keskustelua asiakkaan subjektiiviseen kokemukseen omasta elämäntilanteesta. Työntekijän tehtävänä on kirjata näitä huomioita muistiin ja palata niihin myöhemmin. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 46-47.)

Tämän jälkeen ohjaaja laittaa asiakkaan tekemään henkilökohtaisen tasekirja-tehtävän. Ohjaaja antaa asiakkaalle tehtäväpaperin ja pyytää kirjaamaan elämäntilanteeseen liittyviä uhkia, mahdollisuuksia, vahvuuksia ja heikkouksia. Asiakkaan koottua mieleen tulleet asiat tehtäväpaperille kysyy ohjaaja ajatuksia mitä tasekirja asiakkaassa herätti ja mitkä kohdat hänestä ansaitisivat enemmän huomiota, koska rattijuopumus liittyy päihteiden käyttöön, ohjeistetaan ohjaajaa kysymään erikseen miltä se näyttää asiakkaasta osana hänen elämäntilannettaan. Tunnin päätteeksi annetaan vielä asiakkaalle vapaaehtoisesti tehtäviä alkoholin käyttöä koskevia tehtäviä AUDIT, SADD ja juomatapatesti. Perusteeksi todetaan tarve peilata alkoholin käyttöä silloin, kun on jäänyt kiinni rattijuopumusrikoksesta. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 47-48.)

Ensimmäisen tunnin kulussa kerrotaan myös, että mikäli tehtävien käsittelyltä jää vielä aikaa voidaan tuntia jatkaa käyttämällä sopivan tuntuista lisätehtävää. Lisätehtäväehdotuksia ensimmäiselle tunnille ovat: Keskeneräisiä lauseita tutustumisharjoitus, jossa asiakasta pyydetään jatkamaan lauseita. Missä minä olen hyvä, jossa asiakas miettii kymmenen asiaa missä kokee olevansa hyvä. Elämäni motto, jonka avulla asiakas voi pohtia omia arvoja ja tavoitteitaan. Tilaa omille tunteille-tehtävässä autetaan asiakasta tunnistamaan omia irrationaalisia uskomuksia, jotka ajavat kohti kielteistä ajattelua ja sen kautta auttaa asiakasta uusiin parempiin ajatusrakennelmiin. Omien oikeuksien luettelo, jonka avulla opetellaan hyväksymään



omia oikeuksiaan, sekä vaakakuppiharjoitus, jossa tarkastellaan asiakkaan sisäisiä ja ulkoisia motivaatioita konkreettisella punnusharjoituksella vertaillen päätöksentekoa itsestä ja muista johtuvista syistä. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015.138-141, 148 ja 152.)

#### 4.4 Toinen tunti

Toisen yksilötunnin tarkoituksena on pohtia rattijuopumukseen liittyvää käyttäytymistä. Ohjaajan saatua varmistettu, ettei asiakkaalla ole jotain keskittymiseen vaikuttavia ajankohtaisia asioita tarkastelemalla asiakkaan rattijuopumustapauksia vaiheittain. Tarkoituksena on ehtiä käsittelemään useampia tapauksia, jotta voidaan alkaa muodostamaan alustavia käsityksiä asiakkaan vallitsevista riskitekijöistä ja valitsemaan parhaiten käytettäväksi soveltuvaa tapauksia. Tapahtumia voidaan käydä alkuun läpi myös rikosrekisterin perusteella niin, että kukin tilanne käydään läpi päällisin puolin. Työntekijä huomioi jatkuvasti löytyykö tapauksista jotain samankaltaisuuksia, joista olisi havaittavissa asiakkaalle tavallisia riskitekijöitä. Mikäli riskitekijöitä tulee ilmi, voidaan rattijuopumuksia käsiteltäessä keskustelua ja tehtäviä ohjata näiden riskitekijöiden käsittelyyn. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 50.)

Ohjaaja käy asiakkaan kanssa yksityiskohtaisesti koko rattijuopumusta edeltävän tilanteen, itse rattijuopumustilanteen ja sen jälkeisen tilanteen. Asiakasta pyydetään muistelevaan tilanteita, sekä eläytymään niihin niin, että mieleen palaisi myös tunteet eri vaiheissa. Tunteiden ilmentymiseen voidaan käyttää apuna Tunnesanoja-listaa käyttäen itselle luontuvia ilmaisuja, joissa korostuu asiakkaan oma toiminta ja tehdyt valinnat. Yleisesti eläytyvä käsittely olisi luontevinta tehdä aikajärjestyksessä, mutta oleellisinta on eritellä tilanteen kulku mahdollisimman tarkkaan. Esimerkiksi ennen-aikana-jälkeen -kysymyslistan avulla, kysymyksistä täytyy kuitenkin jättää epäolennaisuudet pois, ettei tehtävä tuntuisi kuulustelulta. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 50.) Ohjaaja kirjaa käsittelyssä nousevia huomionarvoisia seikkoja käytettäväksi jatkotyöskentelyssä, erityisesti käytettäväksi kahdella viimeisellä tunnilla. Jäsentämisessä voidaan hyödyntää esimerkiksi Rattijuopumustilanteen kuvaus -ruudukkoa. Ruudukossa erotellaan rattijuopumustilanteesta esiintyneitä tunteita, ajattelua, sisäistä puhetta ja tekoja. Lopuksi asiakkaalle todetaan, että rattijuopumustapah-tumien käsittelyyn palataan ohjelmassa myöhemmin. Asiakkaalta kysellään lopuksi ryhmään menemisen herättämistä ajatuksista, kerrotaan vielä hieman ryhmän sisällöstä ja tähdenne-tään käsittelystä olevan sitä enemmän hyötyä, mitä aktiivisemmin asiakas itse osallistuu kyselemällä ja kertomalla kokemuksistaan. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 51.)

#### 4.5 Ryhmävaihe: tunnit 3-8

Ryhmäosuus toteutetaan kolmena kaksi tuntia kestäväenä kokoontumisena ja sen toteuttavat Liikenneturvan kouluttaja, sekä Rikosseuraamuslaitoksen työntekijä. Ryhmän tunnit toteutetaan aina erillisinä ja niiden väliin on jätävä riittävästi aikaa, jotta asiakkaalle jää riittävästi

aikaa pohtia ryhmässä käsiteltyjä asioita. Käsikirja määrittelee, että ryhmäkertojen välillä olisi hyvä olla noin viikko väliä. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 53-54.)

Liikenneturvaohjelman ryhmäosuus käynnistyy käsittelemällä liikenneturvallisuusasioita. Tavoitteena lisätä tietoa liikennesiskeistä ja erityisesti riskeistä mitä päihteet aiheuttavat liikenneturvallisuuden kannalta. Myöhemmin ryhmäkerroilla siirrytään käsittelemään todellisia rattijuopumustilanteita. Ryhmässä on tarkoitus nostaa esille vaihtelevia kokemuksia ja näkökulmia rattijuopumuskäyttäytymisestä mahdollistaen vertailevan, mutta yhtäältä samankaltaisten ja toisaalta omien yksilöllisten rattijuopumuspiirteiden kuvaamista. Sen kerrotaan saattavan auttavan selventämään eroja itsensä ja oman moitittavan käytöksen välillä. Käsikirjassa kerrotaan myös ohjelman osallistuvien vertaisten tapaamisesta, että se voi jo itsessään olla vahvistava tekijä suunnattaessa oman käyttäytymisen muutokseen. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 39.)

#### 4.6 Yhdeksäs tunti

Viimeisillä ryhmän jälkeisillä yksilötunneilla jatketaan ensimmäisillä yksilö- ja ryhmätunneilla nousseiden asioiden käsittelemistä. Tarkoituksena on päätyä tekemään asiakkaalle henkilökohtainen varautumissuunnitelma, jonka avulla asiakas pyrkii vähentämään uusia rattijuopumuksia ilmentyvissä riskitilanteissa. Olennaista varautumissuunnitelmassa on, että sen tavoitteet ovat toteutettavissa. Tärkeää varautumissuunnitelman ja muutoksen tavoitteiden luomisen lisäksi on asiakkaan oman ajattelun kehitys, jossa työntekijä auttaa asiakasta. Käsiteltävät asiat nojaavat asiakkaan itse tuomiin ongelmiin, ristiriitoihin ja muutospuheeseen. Tätä varten työntekijä on ohjelman aikana kerännyt aineistoa, josta havaitaan muutostavoitteiden kannalta käyttökelpoisia teemoja. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 61.)

Yhdeksännellä tunnilla käsiteltävät asiat voivat herättää ahdistusta, vaikkakin yleisesti käsitely koetaan jälkeinpäin hyödylliseksi. Erityisen tärkeää tunti on päättää myönteisin asioihin. Ryhmässä esille tulleet tapaukset ja niiden erot tekevät mahdolliseksi saada asiakas ajattelemaan hänelle itselleen tyypillisiä tilanteita verrattuna muihin. Näiden avulla pyritään löytämään usein toistuvia asioita asiakkaan käyttäytymisessä, joka on johtanut ajamiseen alkoholin vaikutuksen alaisuudessa. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 61.)

Yhdeksännen tunnin sisältö saattaa vaihdella asiakkaan tarpeiden ja ohjaajan ammatillisen harkinnan mukaan. Painotukset vastaavat kuitenkin ohjaajalle muodostunutta käsitystä asiakkaan muutoksen kynnyskysymyksistä. Niitä voivat olla esimerkiksi se onko muutoksen eteneminen kiinni muutoksen tarpeelliseksi kokemisesta, jolloin korostetaan asiakkaan ambivalenssia ja siihen vaikuttavia seikkoja. Kyse voi olla myös asiakkaan omasta uskosta mahdolliseen

muutokseen ja omista riittämättömyyden tunteista. Silloin painotetaan asiakkaan mahdollisuuksia, vahvuuksia ja pyritään realistisiin muutostavoitteisiin, joilla saadaan myös näyttöä niiden saavuttamisesta. Myös asiakkaan käsitys muutoksesta ja sen keinoista täytyy olla riittävän realistinen. Ohjaaja arvioi onko asiakasta autettava tarkentamalla oman käyttäytymisen kuvausta ja tutkimalla vaihtoehtoja käyttäytymismalleille. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 62.)

Tunti aloitetaan tiedustelemalla asiakkaan kokemuksista ryhmäkerroilla ja muiden esille tuomien tilanteiden samankaltaisuuksista asiakkaan rattijuopumustilanteiden kanssa. Mikäli keskustelu kehittyy käsittelemään asiakkaan tyypillisiä rattijuopumustilanteita, ohjaaja tarttuu siihen ja asiaa aletaan käsittelemään niin, että käyttäytymiskuvausta voidaan käyttää viimeisen tunnin vaihtoehtojen etsimisen lähtökohtana. Muihin ryhmässä ilmi tulleeisiin asiakkaisiin ei viitata vaan ainoastaan käsiteltyihin asioihin, jottei synny vaikutelmaa ryhmässä käsiteltyjen asioiden levittämisestä edes tahattomasti. Tunnin sisältö on valittu sen mukaisesti, miltä suunnilta asiakas kokee olevansa valmis pohtimaan päihtyneenä ajamistaan ja miten käsitelyn oletetaan lisäävän oman toiminnan kyseenalaistusta. Samalla huomioidaan millä tavoin ja paljonko asiakas vähättelee käyttäytymistään, sekä miten mahdollisena hän näkee oman muutoksen. Mikäli käsiteltäessä asiakas nostaa erityisesti päihdeongelmaansa voidaan miettiä ensimmäisellä tunnilla ehdotettujen päihdetestien tekemistä ohjelmatunnin jälkeen tai päihteyden käytön käsittelemistä ohjelmatunnin ulkopuolella omalla tunnillaan ohjelman jälkeen. Mahdollisena lähestymistapana voi olla myös esimerkiksi ajolupaani liittyvät asiat, sen ongelmat ja niihin suhtautuminen, päihtyneenä ajamiseen liittyneet mielentilat, sekä päihtyneenä ajamisen hyvät ja huonot puolet Rattijuopumuksen hyödyt ja haitat tehtävän avulla. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 63.) Tehtävässä tuodaan ilmi rattijuopumuksen lyhyen- ja pitkän tähtäimen edut, sekä haitat niin että haittojen määrällinen suuruus tuodaan visuaalisesti näkyviin paljon suuremmaksi, kuin saavutetut hyödyt (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 146).

Lisäksi voidaan hyödyntää Muiden huolenpito minusta-tehtävää, Tilaa omille tunteille-tehtävää ja Omien oikeuksien luetteloa käsiteltäessä rattijuopumusta rikoksena ja siihen liittyviä omia moraalisia kysymyksiä, sekä päihtyneenä ajamisen selityksiä (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 62-63). Muiden huolenpito minusta- tehtävässä asiakas konkretisoi itselleen sitä, kuinka moni on hänestä huolissaan ja välittävät hänestä. Tarkoituksena on tukea asiakasta ajatusmallissa, jossa hän lähtökohtaisesti ajattelee muiden ajattelevan hänestä ensisijaisesti negatiivisesti. Negatiivisista ajatuksista huolimatta tunti on tarkoitus saada päättymään positiivisessa myönteisessä ja toiveikkaassa valossa. Pettymysten lisäksi läheisten moitteet sisältävät kuitenkin myös huolta ja välittämistä. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 154.)

Seuraavaksi ohjaaja antaa asiakkaalle Vaihtoehtoja? - tehtävän. Vaihtoehtoisesti voidaan käyttää myös valokuvan tarina- tehtävää tai rikosjanaa. Vaihtoehtoja? - tehtävä selvittää asiakkaan kykyä vaihtoehtojen tuottamiseen, niiden valitsemiseen ja antaa tilaa puhua asian tärkeydestä myös silloin, kun asiakkaalla on omasta mielestään jo olemassa jokin valmis toimintamalli. Tehtävä pohjustaa myös asiakkaan oman varautumissuunnitelman tuottamista viimeiselle tunnille. Tehtävässä kerrotaan kuvitteellisesta henkilöstä rattijuopumukseen johtavassa tilanteessa. Tilanne valitaan niin, että siinä on asiakkaalle sopiva kuvitteellinen tilanne, joka sisältää yhtenäisiä piirteitä asiakkaan tyypillisen rattijuopumustilanteen kanssa. Ajan riittäessä voidaan toistaa tehtävää käyttäen myös muita esimerkkitalanteita. Asiakasta pyydetään keksimään mahdollisimman lyhyessä ajassa mahdollisimman monia vaihtoehtoja tehtävän henkilölle kussakin vaiheessa, jotta hän välttyisi lopuksi nousemasta juopuneena auton rattiin. Tarkoituksena on saada näkyville, että vaihtoehtoja kannattaa aina olla mahdollisimman paljon ja huomioda, että asiakas on varmasti itsekin joskus osoittanut luonnostaan tällaista neuvokkuutta ollessaan riskitilanteissa. Lopuksi asiakasta pyydetään miettimään realistisimpia keksityistä vaihtoehtoista ja mitä niistä voisi itsekin käyttää asiakasta ohjataan tarvittaessa niin, että hän ottaa huomioon olennaisimmat valintaperusteet. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 64-65.)

#### 4.7 Kymmenes tunti

Viimeisellä tunnilla määritellään tehtäväksi laadittavan asiakkaalle henkilökohtainen Varautumissuunnitelma. Varautumissuunnitelman tarkoitus on estää asiakasta syyllistymästä rattijuopumuksiin. Aluksi kerrataan niitä seikkoja, joilla rattijuopumuksia voisi välttää käsittelemällä tunneilla esiintyneitä perusteita. Asiakasta pyydetään vahvistamaan ovatko käsitellyt asiat tulleet ymmärretyksi oikein ja tarpeen mukaisesti varaudutaan vielä keskustelemaan näistä perusteista kuitenkin niin että esimerkiksi vankilaan joutumisen välttäminen ovat riittävän painavia perusteita varautumissuunnitelman laatimiseksi. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015.67.)

Aluksi ohjaaja esittelee oman käsityksensä asiakkaan ominaisista rattijuopumustilanteista visuaalisella janalla, joka on jaettu ennen, aikana ja jälkeen rattijuopumuksen mukaisesti osiin. Ohjaaja viittaa ohjelmassa käsiteltyihin asiakkaan omiin rattijuopumustapauksiin. Janalle on merkitty asiakkaan kantilta ymmärrettävät kriittiset kohdat ja riskitekijät, jotka ovat vaikuttaneet rikosten tapahtumiseen. Jälkeen-osion jälkeen tulee olla merkittynä seurauksia ja muita rikoksesta johtuvia haittoja mukaan lukien nyt suoritettavana oleva rangaistus ja kysymysmerkkinä uhkana oleva vankeusrangaistus. Tulevaisuuden mahdollisen vankeusrangaistuksen todetaan olevan riippuvainen rangaistuksen täytäntöönpanon sujuvuudesta ja varsinkin siitä tuleeko asiakkaalle vielä uusia rikoksia. Tämän jälkeen asiakkaalta varmistetaan kuvauksen sisällön ymmärtäminen tiedustelemalla esitettyjen asioiden paikkansapitävyyttä. Asiakas on tarkoitus saada tuottamaan vielä myös omia näkemyksiään, eikä työntekijä saa päästää

asiakasta käsittelemästä rattijuopumustilanteita vielä tässä vaiheessa. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015.67.)

Lopuksi asiakasta pyydetään keksimään vaihtoehtoja, miten toimia luetelluissa kohdissa toisin ennen ajamistilannetta päihtyneenä. Ohjaaja voi viitata edellisellä tunnilla tuotettuihin vaihtoehtoihin. Asiakasta pyydetään valitsemaan itselleen ykkösvaihtoehto ja asiakasta pyydetään muotoilemaan mitä hän sanoo itselleen ryhtyessään ensisijaisen vaihtoehdon valitsemiseen. Kun asiakkaalle sopiva muoto on löydetty, kysytään kuka asiakkaalle tärkeä henkilö voisi ihmetellä hänen toimintaansa eniten. Asiakkaalle annetaan tehtäväksi kertoa, miten hän ilmaisee tälle henkilölle ihmettelyyn niin, että tuloksena ei lähde ajamaan päihtymystilassa. Asiakkaalle tähdennetään, että ei ole riittävää keksiä pelkästään hyvä vaihtoehto vaan, että sen luonteva käyttö tulee ainoastaan harjoittelun ja kokemuksien kautta. Riskitilanteiden ennakkosuunnittelu ja niihin valmistautuminen jää siis asiakkaan itse tehtäväksi. Ohjaaja korostaa, että uusilla tavoilla toimiminen ei tule olemaan helppoa ja varautumissuunnitelmaan voi löytäytyä käytännössä vielä parannettavaa. Tämän jälkeen asiakkaan varautumissuunnitelma kirjataan ylös. Varautumissuunnitelma voidaan kirjoittaa välittömästi ja antaa se asiakkaalle tai viimeistelty suunnitelma voidaan toimittaa asiakkaalle myöhemmin. Lisäksi ohjaaja voi kirjoittaa asiakkaalle todistuksen Liikenneturvaohjelman suorittamisesta. Valvoja tulee joka tapauksessa ennen asiakkuuden päättymistä kokonaan tiedustelemaan, miten asiakkaan työskentely on toteutunut. Lopuksi työntekijä pitää tunnin päätteeksi lyhyen palautekeskustelun asiakkaalle sen mukaan kuinka paljon aikaa on vielä jäänyt. (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015.68-69.)

#### 4.8 Aiemmat tutkimukset

Erilaiset päihdehäiriöt ovat yleisiä rattijuopumuksesta tuomituilla kuskeilla. Muun muassa Los Angelesissa tuomitut voivat osallistua päihdeongelmia käsitteleviin keskusteluohjelmiin saadakseen ajo-oikeutensa takaisin. Kyseiset yhdeksänosaiset kognitiivis-behavioraaliseen teoriaan pohjautuvat ohjelmat sisältävät niin yksilö, kuin ryhmämuotoista keskustelua ja niitä tutkittaessa on saatu positiivisia tuloksia osallistujilta. Tutkimusryhmä painottaa tarvetta saada lisätutkimusta ohjelmien vaikutuksista riskiryhmiin kuuluvilla yksilöillä, jotka eivät muutoin hakisi apua päihdeongelmiinsa. (Osilla, Kulesza ja Miranda, 2017.)

Kalifornian osavaltiossa 24 % ensikertalaisista ja 36 % kolme tai enemmän tuomiota saaneet uusivat 10 vuoden sisällä. 8 % kuolemaan johtaneista rattijuopumuksen aiheuttamista kolareista, kuljettajalla on ollut vähintään yksi tuomio rattijuopumusrikoksesta. Tutkimus kertoo, että näiden tilastojen valossa on oleellista vähentää rattijuopumuksesta tuomittujen rikollisten alkoholin kokonaiskulutusta. (Osilla, Kulesza ja Miranda, 2017.)

Suurin osa tuomituista käskettiin osallistumaan päihdevalistuskursseille alkoholin alaisuudessa ajamisesta saadakseen ajo-oikeutensa takaisin. Nämä kurssit koostuivat luennoista, ryhmätöistä ja esimerkiksi opetusvideoiden katsomisesta liittyen alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen. Kurssit saivat tutkimusryhmältä kritiikkiä siitä, etteivät ne keskittyneet yksilöiden päihdehäiriöön ja siitä johtuviin ongelmiin. Tutkimusryhmä toteaa, etteivät rattijuopumuksesta tuomitut useinkaan hakeutuneet hoitamaan päihdehäiriötä, vaikka tarvitsisivat intensiivisempiä palvelukokonaisuuksia. Tutkimusryhmän mukaan on mahdollista saada näyttöä siitä, että monitasoiset interventiot, jotka sisältävät ajo-oikeuden rajaamista, päihdevalistusta, sekä päihdehäiriön hoitoa voivat laskea rattijuopumuksesta tuomitun uusimisriskiä. (Osilla, Kulesza ja Miranda, 2017.)

Liikenneturvaohjelmasta poiketen vaikuttaisi siltä, että esimerkiksi tutkimuksessa esitetty ohjelma ei keskity suuremmissa määrin käsittelemään tuomitun asenteita ja ajatuksia liittyen päihtyneenä ajamiseen, vaan pääasiallisena syynä päihtyneenä ajamiseen nähdään nimenomaan eritasoiset päihdehäiriöt. Pääpiirteittäin ohjelmien painotus on vähintään samankaltainen muun muassa teoriapohjansa osalta, kuin suomessa käytetyt vastineensa.

## 5 Tutkimusasetelma

Tässä luvussa esittelemme opinnäytetyön tutkimuskysymykset, opinnäytetyön tavoitteet sekä kerromme tutkimuksen toteuttamisesta. Esitellessämme tutkimuksen toteutusta kerromme käytetystä tutkimusmenetelmästä, aineiston keräämisestä ja sen analysoinnista. Lopuksi kerromme tutkimuksen luotettavuudesta ja eettisyydestä.

### 5.1 Tutkimuksen tarkoitus ja tavoite

Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää ja kuvailla Liikenneturvaohjelman ohjaamisen toimintamalleja, hyviä käytäntöjä, ohjelmakäsikirjan käyttöä, sekä tuottaa tuoretta tietoa ammattilaisnäkökulmasta ohjelman ja sen käsikirjan toteuttamisesta, sekä sen kehittämistarpeista. Opinnäytetyön liitteenä löytyy haastattelurunko (Liite 1), jota käytimme tehdessämme asiantuntijahaastatteluita. Haastattelurunko on johdettu seuraavista tutkimuskysymyksistä liittyen aiheeseemme.

1. Miten ohjelman ohjaajat toteuttavat Liikenneturva-ohjelmaa?
2. Miten ohjelman ohjaajat käyttävät ohjelmakäsikirjaa ja miten käsikirjaa, sekä ohjelmaa voisi kehittää?

Ensimmäisen tutkimuskysymyksen tavoitteena on kuvata Liikenneturvaohjelman ohjaajien työskentelytapoja, sekä saada konkreettista tietoa siitä, miten ohjaajat valmistautuvat ohjelmaan ja kuinka paljon se vie resursseja. Tähän tavoitteeseen vastataan keräämällä tietoa puolistrukturoidulla teemahaastattelulla, jossa Liikenneturvaohjelman ohjaajat saavat kertoa omista toimintatavoista

Toiseksi tavoitteena oli kartoittaa, miten työntekijät kehittäisivät Liikenneturvaohjelmaa, sekä ohjelman käsikirjaa. Tavoitteen saavuttamiseksi esitimme haastattelussa kysymyksiä liittyen ohjelman, sekä sen käsikirjan kehittämiseen.

Tutkimuskysymykset esitettiin myös työelämän yhteistyökumppaneille, joihin olimme yhteydessä opinnäytetyöprosessin aikana. Näitä olivat yhdyskuntaseuraamustoimistojen johtajat ja apulaisjohtajat, sekä rikosseuraamuslaitoksen keskushallinnon edustaja. Heille kaikille annettiin mahdollisuus tutustua etukäteen opinnäytetyösuunnitelmaan, sekä vaikuttaa sen sisältöön ja haastatteluissa esitettäviin kysymyksiin.

## 5.2 Tutkimuksen toteutus

Opinnäytetyön aiheeksi valikoitui Liikenneturvaohjelman ohjaaminen koulutettujen ohjaajien näkökulmasta. Aihe valikoitui siksi, että kummatkin opinnäytetyön tekijät olivat olleet harjoittelussa yhdyskuntaseuraamustoimistossa. Opinnäytetyön alue rajattiin Etelä-Suomen rikosseuraamusalueeseen opinnäytetyön rajallisuuden vuoksi ja koimme, että saamme kattavan kuvan aiheesta tällä otoksella. Haastattelimme ohjelman ohjaajia alueella olevissa Uudenmaan ja Helsingin yhdyskuntaseuraamustoimistoissa.

Kyselylomakkeen ja opinnäytetyön suunnitelma hyväksyttiin opinnäytetyön ohjaajan toimesta toukokuussa 2019. Hyväksytimme suunnitelman myös työelämän yhdyshenkilöllä. Erillistä tutkimuslupaa emme tarvinneet sillä aineistoa kerättiin vain työntekijöitä, ja suostumuksen pyysimme erikseen jokaiselta haastateltavalta kirjallisena (Liite 2). Kysyimme yksiköiden johtajilta luvat käyttää yksiköiden tiloja haastatteluihin, sekä haastatella työntekijöitä heidän työajallaan. Kerroimme yhdyskuntaseuraamustoimistojen johtajille myös perustiedot opinnäytetyöstä. Liikenneturvaohjelman ohjaajiin otimme yhteyttä kummankin yksikön Liikenneturvaohjelmasta vastaavan työntekijän kautta. Uudenmaan yhdyskuntaseuraamustoimistolta saimme kaikkien ohjelmaa ohjaavien työntekijöiden nimet ja lähetimme heille haastattelurungon saatekirjeineen. Helsingin yhdyskuntaseuraamustoimistoon puolestaan ilmoitimme kolme meille sopivaa haastattelun ajankohtaa, ja heiltä ohjelmasta vastaava selvitti ketkä pystyvät osallistumaan haastatteluihin. Haastatteluun osallistuville lähetimme myös haastattelurungon saatekirjeineen.

Tavoitteena oli haastatella kymmentä Liikenneturvaohjelman ohjaajaa, mutta aikataulullisten haasteiden vuoksi haastateltiin vain yhdeksän ohjaajaa. Haastattelut toteutimme yksilöhaastatteluina, ja menetelmänä käytettiin puolistrukturoitua teemahaastatteluita. Haastattelut kestivät 40-60 minuuttia paitsi yksi haastattelu, joka kesti 25 minuuttia haastateltavalla alkan kokouksen vuoksi.

### 5.3 Tutkimusmenetelmät

Opinnäytetyö toteutettiin laadullisella tutkimusmenetelmällä, koska opinnäytetyössä pyritään aiheen laajaan ymmärtämiseen. Laadullinen tutkimus tarkoittaa mitä tahansa tutkimusta, jonka avulla pyritään löytämään uutta tietoa ilman tilastollisia menetelmiä tai muita määrällisiä keinoja. Laadullinen tutkimus tutkii yksittäistä asiaa ja antaa uuden tavan ymmärtää ilmiötä. Laadullinen tutkimus keskittyy siis pääasiassa prosessien tutkimiseen. Tarkoituksena on ilmiön ymmärtäminen ja kuvaaminen, eli laadullisella tutkimuksella pyritään ilmiön syvälliseen ymmärtämiseen. Tiedonkeruun ja analysoinnin pääasiallinen instrumentti on itse tutkija. Laadulliseen tutkimukseen liittyy suora kontakti tutkittavan ja tutkijan välille. Laadullinen tutkimus on usein kuvailevaa, tutkija on kiinnostunut prosesseista, merkityksistä ja ilmiön ymmärtämisestä tekstien ja sanojen avulla. Tutkimusmenetelmällä on vaikutusta saatuihin tuloksiin. (Kananen 2008, 24-25)

Haastattelu on yksi laadullisen tutkimuksen tiedonhankinnan perusmuoto. Haastattelu, joka hyvin joustavana menetelmänä soveltuu monenlaisiin tarkoituksiin ja jonka avulla voidaan saada syvällistä tietoa tutkittavasta aiheesta. Haastattelu voidaan tehdä monista lähtökohdista käsin ja toteuttaa monin eri muodoin, on siis erilaisia haastattelulajeja. Niillä on erilaisia tavoitteita ja toimintasääntöjä. Haastattelu menetelmänä perustuu kielelliseen vuorovaikutukseen. Haastattelu on keskustelu, jolla on jokin tarkoitus. (Hirsjärvi ja Hurme 2014, 11.)

Teemahaastattelu on puolistrukturoitu haastattelutyyppi, jossa haastattelun muoto on osittain ennalta määritelty. Teemahaastattelu on lähempänä strukturoimatonta kuin strukturoitua haastattelua. Muissa puolistrukturoiduissa haastatteluissa esimerkiksi kysymykset ovat kaikille samat. Ei ole olemassa yhtä määritelmää sille mikä on puolistrukturoitu haastattelu. Esimerkiksi kysymysten muoto on kaikille sama, mutta kysymysten järjestystä voi haastattelija vaihdella. Haastattelun teema on olennaisin tiedonhankintaa ohjaava tekijä, kuten teemahaastattelun nimikin kertoo. (Hirsjärvi ja Hurme 2014, 47-48.)

Päädymme opinnäytetyössämme käyttämään yksilöhaastatteluita, koska uskomme, että näin saamme parempaa keskustelua eri tehtävien käytöstä ja käsikirjan käytön sujuvuudesta. Haastatteluissa keskitymme vain yksilötunteihin, joita pitävät rikosseuraamuslaitoksen työntekijät ja jätämme Liikenneturva-yhdistyksen omien ohjaajien ryhmäosuudet pois. Ryhmätuntien sisällöt keskittyvät enemmän rattijuopumustilanteiden teknisiin vaaroihin ja ovat pitkälti



normaalin ajo-opetuksen turvallisuuden kertaamista pelkän asennetyöskentelyn sijasta. Edellä mainittujen lisäksi ryhmässä pyritään saamaan vertaisuuden kokemusta.

#### 5.4 Aineistolähtöinen sisällönanalyysi

Tässä kappaleessa esittelemme tiivistetysti aineistolähtöistä sisällönanalyysiä, niin kuin sitä kuvataan Tuomen ja Sarajärven teoksessa Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Sisällönanalyysi on yksittäinen menetelmä, mutta myös väljä teoreettinen kehys, jonka voi liittää erilaisiin analyysikokonaisuuksiin. Useimmat laadullisen tutkimuksen analyysit perustuvat jollain tasolla sisällönanalyysiin. (Tuomi ja Sarajärvi 2011, 91.)

Käytännössä sisällönanalyysissä tehdään vahva päätös mitkä asiat aineistossa kiinnostavat. Aineisto käydään läpi ja erotellaan, sekä merkitään asiat jotka sisältyvät aiemmin määritellyyn kiinnostukseen. Tämän jälkeen kaikki muu jätetään pois ja merkityt aineistot kerätään yhteen erilleen jäljellejäävästä aineistosta. Aineisto luokitellaan, teemoitetaan ja tyypitellään, jonka jälkeen niistä kirjoitetaan yhteenveto. (Tuomi ja Sarajärvi 2011, 92.)

Sisällönanalyysillä voidaan analysoida dokumentteja objektiivisesti ja systemaattisesti. Mikä tahansa kirjalliseksi saatu materiaali voidaan käsittää tällaisena dokumenttina esimerkiksi haastattelu. Tällaisella analysointimenetelmällä pystytään saamaan yleismuotoisia tiivistettyjä kuvauksia tutkittavasta aiheesta. Sisällönanalyysi tosin vain järjestee kerätyn aineiston niistä vedettäviä johtopäätöksiä varten ja tästä monia sisällönanalyysillä toteutettuja tutkimuksia myös kritisoidaan tietynlaisesta keskeneräisyydestä. (Tuomi ja Sarajärvi 2018, 117.)

Sisällönanalyysi sopii opinnäytetyöhömmme siis hyvin, sillä tarkoituksena onkin kerätä yleistä tietoa liikenneturvaohjelman ja käsikirjan kehittämistä varten. Haastattelut eivät välttämättä tuo valmiita vastauksia, vaan pyrimme opinnäytetyössämme enemmänkin saamaan tarkentavaa tietoa mahdollisten ongelmien piirteistä ja auttamaan hahmottamaan niitä kokonaisuuden osalta. Valitun menetelmän avulla pystyimme ryhmittelemään saatua aineistoa ja saamaan koherenttia tietoa opinnäytetyön tutkimuskysymyksiin.

Aineistolähtöistä laadullista analyysiä kuvataan kolmivaiheisessa prosessissa. Ensimmäisessä osassa aineisto redusoidaan eli pelkistetään, tämän jälkeen se ryhmitellään eli klusteroidaan ja kolmantena aineisto abstrahoidaan eli sille annetaan teoreettiset käsitteet. (Tuomi ja Sarajärvi 2018, 122.)

Aineiston redusoinnissa aineistosta karsitaan tutkimukselle epäolennaisia asioita pois. Saatua aineistoa tiivistetään ja pilkotaan osiin esimerkiksi tekemällä auki kirjoitetusta aineistosta tutkimustehtävään liittyviä ilmaisuja. Tämän jälkeen saatuja ilmauksia voidaan esimerkiksi järjestellä merkitsemällä niitä eri väreillä käyttäen samaa väriä toisiinsa liittyvissä ilmauksissa. Menetelmällä saadut pelkistetyt ilmaukset listataan allekkain, jotta voidaan luoda

pohja ryhmittelylle yhdistettäessä pelkistetyt ilmaukset omiksi ryhmikseen. (Tuomi ja Sarajärvi 2018, 123-124.)

Redusoinnin jälkeen aloitetaan aineiston ryhmittely. Alkuperäisilmauksia käydään läpi tarkasti etsimällä samankaltaisuuksia ja eroavaisuuksia kuvaavia käsitteitä. Samoja ilmiöitä kuvaavat käsitteet ryhmitellään ja yhdistetään eri luokiksi, joista muodostetaan eri alaluokat. Saadut alaluokat nimetään niiden sisältöä kuvaavilla termeillä. Luokitteluyksilöinä voi käyttää esimerkiksi ilmiön ominaisuuksia, piirteitä ja käsityksiä. Ryhmittelyllä luodaan pohjaa tutkimuksen perusrakenteelle ja alustavat kuvaukset tutkittavasta ilmiöstä. Luokittelua jatketaan niin kauan, että saatuja alaluokkia yhdistelemällä saadaan aiheita kuvaavia yläluokkia ja yläluokkia yhdistelemällä muodostetaan pääluokkia. Pääluokat nimetään aineistosta nousevien ilmiöiden aiheen mukaan ja saadaan lopuksi yhdistävä luokka, joka liittyy tutkimustehtävään. (Tuomi ja Sarajärvi 2018, 124-125.)

Aineiston ryhmittelyn jälkeen aloitetaan aineiston abstrahointi eli sen käsitteellistäminen. Tämän avulla erotetaan tutkimuksen kannalta oleellinen tieto ja valikoitujen tietojen perusteella muodostetaan teoreettisia käsitteitä. Alkuperäisdatan kielelliset ilmaukset käsitteellistetään siis teoreettisiin käsitteisiin, sekä johtopäätöksiin. Abstrahointia jatketaan yhdistelemällä luokituksia niin kauan, kuin se sisällön näkökulmasta on mahdollista ja oleellista. Analyysin aikana on tärkeää tarkkailla, että polku alkuperäisdataan säilyy. (Tuomi ja Sarajärvi 2018, 125-126.)

Aineistolähtöinen sisällönanalyysi yhdistelee käsitteitä ja antaa vastauksen tutkimustehtävään. Sisällönanalyysi perustuu vahvasti tulkintaan ja päättelyyn, jossa edetään empiriasta kohti käsitteellistä näkemystä tutkittavasta aiheesta. Teoria ja johtopäätökset ovat koko ajan vertailussa alkuperäisaineiston kanssa muodostettaessa uutta teoriaa. Analyysin jokaisessa vaiheessa tutkija pyrkii ymmärtämään tutkittavia heidän näkökulmastaan. Kerrotuista esimerkeistä on saatu aineistokohtaisia esimerkkejä, joista on saatu ala-, ylä-, pää- ja yhdistäviä luokkia. Aineistolähtöisen sisällönanalyysin tällaiselle mallille on löydettävissä myös vaihtoehtoisia malleja ja sitä voi varioida, koska ei ole etukäteen tiedossa millaisia ja minkä tason luokkia aineistosta pystytään muodostamaan. Alaluokkien ja yhdistävien luokkien väliin voi muodostua esimerkiksi väliluokkia tai muita lisäluokkia tai jos tarvetta muille luokille ei ole se selviää vasta analyysin etenemisen aikana. (Tuomi ja Sarajärvi 2018, 127.)

Haastatteluiden jälkeen litteroimme eli muutimme äänitallenteet tekstiksi. Jokaisen haastattelun litteroimme omaksi tiedostokseen. Pyrimme litteroimaan mahdollisimman tarkasti sanasta sanaan käyttäen eksaktia litterointia. Litteroidussa tekstissä merkitsimme meistä haastatteliijoista merkintää (H) ja haastateltavista (V), erottaaksemme paremmin tekstistä meidän ja haastateltavien osuudet. Merkitsimme haastattelut myös A, B, C, D, E, F, G, H ja I kirjai-

min satunnaisessa järjestyksessä. Kesken jääneet lauseet merkitsimme tekstiin kolmella pisteellä. Haastattelumateriaalia kertyi yhteensä 94-sivua käytettäessä Trebuchet MS-fonttia fonttikoossa 12 ja riviväliä 1,5.

Litteroidun haastattelusisällön analyysi alkoi litteroidun materiaalin huolellisella läpikäymisellä. Teimme opinnäytetyön materiaalin läpikäyntiä yhdessä, koska samalla pystyimme keskustelemaan tekemistämme huomioista. Luimme aineistoa läpi analysoinnin helpottamiseksi ja yhtenäisten teemojen hahmottamiseksi. Läpikäytyä aineistoa selkeytimme pelkistämällä aineistoa. Litteroidusta materiaalista poistimme opinnäytetyön kannalta epäolennaiset kohdat, sekä yksityisyyden kannalta ongelmallisia tietoja kuten mainitut nimet ja paikat. Tämän jälkeen jaoimme aineiston ylä- ja alaluokkiin, jotka muodostuivat teemahaastattelurungon teemojen mukaisesti. Haastattelut etenivät lähes poikkeuksetta hyvin johdonmukaisesti seuraten teemahaastattelurunkoa, joten aineiston analysointi oli mutkatonta. Konkreettisesti jaottelimme tekstiä jakamalla sitä eri luokkien mukaisiin tekstiosuuksiin.

### 5.5 Tutkimuksen eettisyys ja luotettavuus

Opinnäytetyö toteutettiin tieteen etiikkaan nojautumalla. Arja Kuula tuo teoksessaan esiin, että Jaana Hallamaan mukaan tieteen etiikka on tieteen harjoittamisen ihanteita eli rehellisyys, avoimuus, yleinen huolellisuus ja kriittisyys. Tieteen etiikkaan kuuluu myös toisten tutkijoiden kunnioittaminen (Kuula 2011, 29.) Ihmistieteissä merkittävä tutkimuseettisten normien lähtökohta on ihmisen kunnioittaminen. Vakiintuneita eettisiä periaatteita ovat ihmisten itsemääräämisoikeus, yksityisyyden kunnioittaminen ja vahingoittumattomuus. (Kuula 2011, 60.) Yhtenä eettisenä periaatteena on vahingoittumattomuus. Tähän sisältyy fyysisen ja henkisen vahingoittamisen välttäminen. Henkisen vahingon välttämiseen sisältyy esimerkiksi tutkittavien kunnioittaminen vuorovaikutustilanteessa. (Kuula 2011, 62-63.)

Valinnanvapautta pyrimme kunnioittamaan sillä, että annoimme henkilöille tilaisuuden päättää, haluavatko he osallistua tutkimukseen. Varmistimme myös, että haastateltavat ovat saaneet riittävästi tietoa tutkimuksesta ja varauduimme ennen haastatteluita selventämään haastateltaville mahdollisesti nousseita kysymyksiä. Vapaaehtoisuuden periaatteen täyttymiseksi kysytään haastateltavilta kirjallinen suostumus ennen haastattelun aloittamista. Suostumus -lomakkeessa (Liite 3) kerrottiin opinnäytetyön perustiedot, esimerkiksi mitä varten aineisto kerätään, miten se säilytetään ja ilmoitetaan, että haastateltavalla on oikeus keskeyttää tilaisuus missä vaiheessa tahansa.

Myös julkaistuissa tutkimustuloksissa on syytä ottaa huomioon kirjoitustyyli. Pyrimme tutkimustuloksissa välttämään negatiivista esitystapaa tai arvostelevaa kieltä. Opinnäytetyössä tulokset esitetään anonyyminä, jolloin haastateltavaa ei pystytä tunnistamaan opinnäytetyöstä. Opinnäytetyön luotettavuutta arvioitaessa tulee ottaa huomioon, että tutkijat olivat osalle haastateltavista entuudestaan tuttuja. Haastatteluiden keräämisen hetkellä toinen tutkijoista

oli töissä toisessa yhdyskuntaseuraamustoimistossa, sekä toinen tutkija oli ollut aikaisemmin samassa yhdyskuntaseuraamustoimistossa harjoittelussa.

## 6 Tulokset

Tässä luvussa esittelemme opinnäytetyön tulokset. Tulokset perustuvat ainoastaan haastatteluista saatuun materiaaliin. Tulokset ovat esitelty haastattelurungon mukaisesti eli ensin kerrotaan haastateltavien taustatiedot sekä Liikenneturvaohjelman valmistelusta. Tämän jälkeen nostetaan esiin ohjelman ohjaamiseen ja yksilöllisyyteen liittyvät tulokset. Luvun lopussa kerrotaan tunneilla käytettäviin tehtäviin liittyvät tulokset tunneittain sekä ohjelman kehittämisen kohteet. Kursivoidut tekstiosiot heittomerkeissä ovat suoria lainauksia haastatteluaineistosta, joiden tarkoitus on lisätä tulosten luotettavuutta. Opinnäytetyössä käytetystä aineistosta johdetut lainaukset ovat merkitty kirjaimin A-I, jotka ovat annettu satunnaisesti erittelemään haastateltavia.

### 6.1 Taustatiedot haastatteluista

Opinnäytetyön teemahaastattelut suoritettiin loka-marraskuussa 2019. Haastatteluun osallistui vapaaehtoisesti yhdeksän Uudenmaan ja Helsingin yhdyskuntaseuraamustoimiston työntekijää. Keräsimme kaikilta haastatteluun osallistuneilta myös suostumuslomakkeet. Kysyimme kaikilta haastateltavilta Liikenneturvaohjelman ohjaajilta kauanko he ovat ohjelmaa ohjanneet. Haastatteluun osallistuvien ohjaajakokemus Liikenneturvaohjelmasta vaihteli hyvin paljon. Lyhimmillään ohjaajana oli toiminut noin kaksi vuotta ja pisimmillään ohjaajana oli toiminut lähes 20 vuotta.

### 6.2 Liikenneturvaohjelman ohjelmatuntien valmistelu

Haastattelun ensimmäinen teemaosio koski Liikenneturvaohjelman ohjelmatuntien valmistelua. Halusimme tietää millä tavoin ohjelman ohjaajat valmistelevat tuntia ennen asiakkaan saapumista ja kuinka kauan heillä suurin piirtein kuluu siihen aikaa. Haastattelukysymykset koskivat Liikenneturvaohjelman ryhmäohjelman yksilötunteja ja yksilöohjelmaa.

Haastatteluista nousi selkeästi esiin, että mitä kauemmin on toiminut Liikenneturvaohjelman ohjaajana, niin sitä vähemmän aikaa kului valmisteluun ennen ohjelmatuntia. Kaksi haastateltavista toivat esiin sen, että käyttäisivät enemmän aikaa, mutta usein resurssit eivät riitä siihen. Kolme haastateltavaa toivat esiin, että heillä valmistelut onnistuvat noin 10-15 minuutissa. Kolme haastateltavaa kertoivat, että valmistelut vievät noin puoli tuntia tai hieman enemmän. Loput kolme kertoivat varaavansa aikaa tunnin valmisteluun tunnin tai jopa enemmän.

”Kyl se tunti menee siihen aikaa ja on semmonen et vois mennä viel pidempään jo haluais oikein rauhassa sen tehdä, mut ei oo itellä resursseja siihen et tunnin mä pystyn siihen etukäteen varaamaan.” - (H)

”Mä oon nyt ehkä toistakyt vuotta ohjannut noita liikenneturvia. Siihen itse sen tunnin valmisteluun ei mun mielest mee hirveesti aikaa... Et ehkä joku vartti - puol tuntii.” (C)

”Mä varaan tunnin, mut yleensä puol tuntii on e minkä ehtii käyttää.” (B)

Haastateltavat toivat esiin, että jos ohjelmaan osallistuva asiakas ei ole entuudestaan tuttu ohjelmatunnin valmistelu vie pidemmän ajan. Vähemmän aikaa kului silloin, kun asiakas oli jo entuudestaan tuttu työntekijälle. Jos ohjelmaan osallistuva asiakas ei ole entuudestaan tuttu niin haastateltavat kertoivat, että he voivat erilaisin keinoin tutustua asiakkaaseen ennen ensimmäistä ohjelmatuntia. Kolme haastateltavista kertoivat keskustelewansa asiakkaan oman työntekijän kanssa asiakkaan tilanteesta. Kolme haastateltavista kertoivat haastattelevansa asiakkaan ennen ensimmäistä ohjelmatuntia. Yksi haastateltavista toi esiin voivansa käydä läpi asiakkaan taustatietoja tutustumalla asiakastietoihin esimerkiksi aikaisempiin lausuntoihin, onko asiaa käsitelty aiemmin ja jos on, millä tavoin. Viisi haastateltavista kertoivat tutustuvansa tulewan asiakkaan rikostaustaotteeseen jo ennen ohjelman aloittamista, jotta työntekijä näkee, onko asiakkaalla ollut aiempia tuomioita rattijuopumuksesta.

”Elikä siihen tutustumista (asiakkaaseen) rikosrekisteriä vähän sitte jutellu työntekijän kanssa et minkä tyyppinen tää asiakas on et onko mitään tietoa hänestä.” (F)

”Jos ei ole tuttu asiakas niin meillä haastatellaan asiakas ennen kuin ohjelma ylipäättään alkaa. Mut jos on oma asiakas niin siihen perehtyy siihen rikosrekisteriin asiakirjatietoihin, käy vanhoja lausuntoja, käy aiempaa asiakashistoriaa läpi onks siel mitä ylipäättään tätä asiaa käyty läpi” (A)

Haastateltavat toivat esiin myös konkreettisia asioita, mitä tekevät ennen tunnin aloittamista. Yleisesti työntekijät kävivät tunnilla käytettävät tehtävät läpi, tarkistivat että heillä ovat kaikki tarvittavat paperit ja tarvittaessa ottivat valokopioita tunnilla käytettävistä tehtävistä. Seitsemän haastateltavaa kertoivat, käyvänsä tunnin kulun läpi ennen ohjelmatuntia käsikirjasta, omista muistiinpanoistaan tai molemmista. Kaksi haastateltavista Liikenneturva-ohjelman ohjaajista kertoivat, että heillä tuntien kulut tulivat pääkohdittain pitkälti ulko-muistista ja saattoivat korkeintaan vilkaista tehtäväkirjaa ennen tuntia. Molemmilla ohjaajista oli pitkä vähintään yli viiden vuoden kokemus ohjelman ohjaamisesta.

”Oon sen verran kauan ohjannu et aika hyvin muistan mitä pitää tehdä, ettei ihan hirveesti tarvi valmistella. Riippuen mikä tunti on tulossa, niin katon mitä tehtäviä siellä on ja valmistaudun siihen” (E)

”Sit yleensä tunti ennen ohjelmatuntia on varattu et käyn läpi tätä ohjelmatyön kirjaa ja katson. Ekal kerral teen tän ja tän...” (B)

Tuntien valmisteluun liittyen kysimme myös, että miten haastattelemamme ohjelman ohjaajat valitsevat tunneilla käytettävät tehtävät. Kuudella haastateltavista oli muodostunut rutiinoinut tapa ohjata ohjelmaa ja käyttivät tehtäviä sen mukaisesti. Näistä kaksi haastateltavista kertoivat kuitenkin voivansa muokata ohjelman tehtäväkohtaista sisältöä, mikäli näkivät sen asiakkaalle hyödylliseksi. Kolme haastateltavista painottivat pyrkivänsä valitsemaan tehtäviä enemmän asiakkaan problematiikan kautta. Jälkimmäiseksi mainitut työntekijät kertoivat kiinnostavänsä huomiota siihen mitä asiakas tuottaa ja mitä asioita asiakkaalta nousee pinnalle ja pyrkivänsä valitsemaan tehtäviä sen mukaisesti. Kaikki haastateltavat kertoivat, että ensimmäisellä ohjelmatunnilla yleisesti pyritään tekemään aina samat käsikirjan suosittelemat tehtävät. Ensimmäisen tunnin jälkeen haastateltavat alkoivat vasta valitsemaan tehtäviä enemmän asiakkaan mukaan.

”Mulla on sellasii lempitehtäviä itellä mitä tykkään käyttää. Tai useemman kerran oon ohjannu niin niis on sellanen varma tuntuma tai asiakkaat on saanu aikasemmin jotain hyvii ahaa-elämyksiä” (B)

”Kyl mä yritän miettii sitä, et mikä hyödyttäis sitä asiakasta. Se siinä on tottakai se pääpointti et enhän mä itseäni varten sitä ohjelmaa tee vaan asiakasta varten.” (D)

Neljä haastateltavaa ovat tehneet myös omia muistilappuja tuntien tueksi. Kaksi haastateltavaa kertoivat tekevänsä muistilappuja suunnitelmallisesti ennen tuntia. Kahdella haastateltavista oli jo aikanaan aloittaessaan ohjelman ohjaamista itse tehdyt muistiot tuntien kulusta ja käytetyistä perustehtävistä. Muistilaput ovat pääsääntöisesti poimintoja ja tiivistelmiä ohjelmakäsikirjan pääkohdista ja sisälsivät tiivistetysti tuntien rakennetta.

”Mulla jää paremmin mieleen, jos vielä itse kirjotan semmoselle paperilehtiölle lyhyesti mitä sillä tunnilla käsitellään. Eli teen semmosen suunnitelman” (H)

”Mä oon tosiaan silloin alkuaikoina, ku oon perehtyny ni tehny nää omat muistiinpanot ja laittanut ne keskeisimmät tehtvät ja myös ne, ku mä oon käyny läpi vaihtoehtoiset tehtävät. Ni mä oon sieltä kattonu mitkä on mun mielestä sellasia ns. kaikkien tai suurimman osan kanssa käytäviä.” (I)

### 6.3 Liikenneturvaohjelman ohjaaminen ja yksilöllisyys ohjelmassa

Haastattelun toinen teemaosio koski Liikenneturvaohjelman ohjaamista. Haastateltavilta kysyttiin muun muassa, että miten he hyödyntävät mahdollisuutta räätälöidä ohjelmaa, mihin he kiinnittivät huomiota ohjelmaa ohjatessaan, millaisia ominaisuuksia Liikenneturvaohjelman ohjaajalta vaaditaan sekä millaisia työskentelytapoja he käyttävät ohjatessaan ohjelmaa.

Kysyttäessä Liikenneturvaohjelman ohjaajalta vaadittavia ominaisuuksia haastateltavista neljä mainitsivat motivoivan keskustelun hallitsemisen. Neljä haastateltavaa kertoivat olennaiseksi ohjaajan henkilökohtaisen kiinnostuksen rattijuopumuksen tematiikkaan. Kolme haastateltavaa kertoivat, että ohjaajan täytyisi olla empaattinen ja välttää asiakkaan tuomitsemista. Kolme haastateltavaa mainitsivat tärkeäksi läsnä olevan ilmapiirin. Kaksi haastateltavista painottivat ohjaajan hyvän kuuntelutaidon merkitystä, jotta asiakas kokee tulevaisuuden kohdatuksi. Yksi haastateltavista korosti ohjaajan periksiantamattomuutta ja sitä, että vaikka asiakas täytyy kohdata empaattisesti ei asiakasta pidä päästää liian helpolla esimerkiksi rattijuopumuksen käsittelystä.

”Läsnäoloa, kiinnostusta siitä aiheesta. Kiinnostus siitä teemasta ylipäättänsä, nauttii niistä kahdenkeskisistä keskusteluista... (G)

”Hallitsee motivoivaa keskustelua...Varmaan sitä et sä pystyt saada sen asiakkaan mukaan siihen työskentelyyn ja semmosta kuuntelutaitoa.” (E)

”Perus näitä asiakastyön ominaisuuksia...Asiakkaan kohtaaminen ja se arvopohja...Sitten tää ehkä ylipäättänsä ohjelman vetäminen kylhän se vaatii jonkunäköstä omaa motivaatiota ja on kiinnostunut tästä aihepiiristä.” (A)

Työskentelytapoina kaikki haastateltavat kertoivat käyttävänsä runsaasti valkotaulua. Valkotaulua käytettiin esimerkiksi rikosjanan tekemiseen. Haastateltavista kaksi kertoivat joskus käyttävänsä työskentelyssä hyödyksi tietokonetta esimerkiksi tehdessä Liikenneturvan internetsivuilta tehtäviä. Kaikki haastateltavat kertoivat painottavansa tehtävien tekemistä keskustellen. Haastateltavat kertoivat tekevänsä keskustellen jopa tehtäviä, jotka olisi alun perin tarkoitus tehdä kirjallisesti asiakkaan toimesta.

”Kaikki mahdolliset (työskentelytavat) fläpille mennään rikoskuvaukset, käytän tehtäviä ja käytän tietokonetta tehdään sieltä niitä liikenneturvan testauksia.” (G)

”Siihen omaan työskentelytapaan kuuluu se, et mä yritän saada sen just vähän syvällisempään keskusteluun et menis asiakaskin pintaa syvemmälle...Aika pit-

källe fläppii oikeestaan. Yhen tehtävän yleensä teen sillain, et asiakas täyttää sen paperin mut muuten tehdään kaikki fläpille.” (E)

”Yleensä mä itse keskustelen mä en tykkää siitä et hirveesti panostettais kirjalliseen tuotokseen.” (A)

Pyysimme haastateltavia erittelemään asioita mihin kiinnittävät huomiota ohjelmaa ohjattaessa. Yksi haastateltavista kertoi huomioivansa erityisesti asiakkaan omaa työtahtia niin, että tehtävien tavoitteelliset määrät eivät häiritse työskentelyä. Kaksi haastateltavista kertoi tarkailevansa erityisesti toimivaa keskusteluyhteyttä ja motivoivan keskustelun kriteerien täyttymistä ohjelmatunnilla. Kaksi haastateltavaa kertoi kiinnittävänsä huomiota erityisesti aktiivisen kuuntelun toteutumiseen.

”Mä painotan sitä asiakkaan omaa tahtia, et jos joillaki se menee siihen niinku nopeammassa tahdissa seki on hyvä, mutta jos menee hitaammin ni se ei haittaa. Antaa sille asiakkaalle aikaa et jos se halua puhuu siitä jostaki asiasta niin kuin tähän asiaan liittyen et joku tehtävä vaikka pitäis saada kolme tehtävää vaikka tunnin aikana ja me ei saada sitä ensimmäistäkään niinku loppuun n isit ei saada. Et mennään asiakkaan ehdoilla.” (H)

”Jos joku homma ei toimi ni sit eihän sitä kannata jatkaa, et kokeillaan jotain muuta. ” (C)

Kysyimme haastateltavilta myös, miten he hyödyntävät mahdollisuutta räätälöidä ohjelmaa asiakkaan mukaan. Kaksi haastateltavista koki, ettei ohjelmaa ole tarkoitus räätälöidä paljoa. Edellä mainittua perusteltiin muun muassa sillä, että ohjelma valmistelelee asiakasta kaikille yhteiseen ryhmään ja siksi, ettei se kuulu strukturoidun ohjelman luonteeseen.

Haastateltavat toivat kuitenkin esiin, että räätälöintiä voi hyödyntää paljonkin asiakkaan tarpeiden mukaan. Edellä mainittu räätälöinti saattoi liittyä tehtävien tekemiseen ohjeistuksesta eroavalla tavalla. Esimerkiksi tekemällä paperille täytettävä tehtävä vain keskustellen tai valikoimalla tehtäviä arvioidun asiakkaan tarpeiden mukaan. Räätälöintiä saatettiin tehdä kesken tunnin vielä ohjaajan huomattessa, ettei jokin tietty tehtävä esimerkiksi toimi asiakkaalle.

”Musta tuntuu, että tätä ei oo tarkotus ihan kauheesti räätälöidä. Tai näin mä ajattelisin. Kun siinä valmistaudutaan siihen ryhmään kuitenkin...Mä luulen et aika moni tekeekin vähän eri tavalla niitä tehtäviä.” (F)

”Välillä hyödynnän räätälöintiä aika paljon. Esimerkiksi nää mielenterveysongelmaiset tai sit toisaalta joku tämmönen tosi hiljainen tyyppi. Muutenki se et miettii mimmonen tehtävä kellekki sopii.” (B)



”Tunnit menevät suht siinä järjestyksessä mitä piitäkin mennä, mutta kyl mä pyrin sitä asiakasta tarkkailemalla ja tutkimalla pääsemään siihen lopputulokseen, että se menee asiakkaan mukaisesti eikä tän käsikirjan mukaisesti.” (C)

”Mulla on vähän semmonen oma sapluuna mikä pohjautuu sinne aikaan, ku mä oon ehkä alkanut tätä vetää minkä mä oon kokenut hyväks. Mut kyl siellä pientä liikehdintää niinku sen mukana ja toki sitte erilaiset teemat vaihtuu eri ihmisillä.” (D)

#### 6.4 Tunnit ennen ryhmäkertoja

Kaikki työntekijät teettivät ensimmäisellä tunnilla asiakkaalle elämäntilannearvion, poikkeuksena jos asiakas oli työntekijälle entuudestaan jo riittävän tuttu. Yksi haastateltavista kehui myös uudistettua elämäntilannearviota hyödyllisenä työkaluna asiakkaaseen tutustuttaessa. Kaikki haastateltavat kertoivat, että elämäntilannearvio ja henkilökohtainen tasekirja eli SWOT-analyysitehtävä pyritään tekemään ensimmäisellä tunnilla automaattisesti ja mahdollista räätälöintiä esiintyy tulosten perusteella pitkälti muilla tunneilla. SWOT tulee englannin kielen sanoista strengths, weaknesses, opportunities ja threats, jotka suomen kielellä tarkoittavat vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia. Kolmasosa haastateltavista koki SWOT-analyysin hieman haastavaksi ja vaikeasti selitettäväksi. Kaksi haastateltavista toivat esiin, että asiakkailla saattoi olla vaikeuksia ymmärtää tehtävää. Kaksi haastateltavista toivat esiin aloittavansa ensimmäisellä tunnilla jo rikosjanaa erityisesti silloin, kun se luontevasti tulee esille keskustelun edetessä.

”Kaikkien kanssa aloitan elämäntilannearviolla. Poikkeus jos se on mun oma asiakas ni silloin se on yleensä ne asiat mulle tuttuja entuudestaan. Mul on siitä vähän toisen näkönen tehtävä olemassa mut vastaavat asiat käyn läpi.” (B)

”Näistä SWOT-analyysitehtävistä en erityisemmin pidä. Mun mielestä ne on sekavia ne selitykset mitä täältä kirjasta löytyy. Jotenki toivois et ois selkeemmin avattu et mitä siinä haetaan, vaikka me ei ite sitä saada avata tai antaa niitä vastauksia asiakkaalle, mut et pystyittäis paremmin sanottaa... Kylhän niit sinne saa, ku lähtee väkisin, mut tää on sekä itelle että asiakkaille vähän haastava tehtävä. Sen takii mielellään jättää sitä pois.” (B)

”Rikosjanaa yritän käyttää, mutta senhän mahdollisuus on myös myöhemmin. Pääsääntöisesti ykköstunti menee elämäntilannearvioon ja henkilökohtaiseen tasekirjaan. (A)

Toisella tunnilla esiintyi enemmän vaihtelua riippuen työntekijästä. Haastatteluista kävi ilmi, että toisella tunnilla käytettiin monia tehtäviä, jotka olivat: rattijuopumuksen hyödyt ja haitat, rikosjana, rattijuopumustapausten käsittely ja tunnesanat. Kaikilla haastateltavilla toisen tunnin selkeä pääpaino oli kuitenkin rattijuopumustapausten tai tapausten käsittelyssä. Kaksi haastateltavista kertoivat rattijuopumustapausten käsittelyn olevan tärkeää, koska tunti valmistelee asiakasta ryhmäkertoihin. Kaksi haastateltavista kertoivat työstävänsä rikosjanaa jo toisella tunnilla, haastateltavat kertoivat sen helpottavan rattijuopumustapausten käsittelyä. Yksi haastateltavista kertoi, että mikäli asiakkaan on vaikea alkaa tunnistamaan tunteitaan, koki hän tunnesanat hyvänä tehtävänä käytettäväksi toisella tunnilla.

”Tunti menee rattijuopumustilanteiden kuvaukseen, siihen se menee käytännössä se koko aika, kun harvemmalla niitä on vain yhtä tai kahta.” (A)

”Niitä on vaikeaa eritellä tunti tunnilta, mutta mä tykkään käyttää sitä rikosjanaa... Sit mä käytän niitä aikajanoja ennen-aikana-jälkeen ja monesti yhdistän vielä semmosen elämäntilannejanaan sit siihen. Et ku se rikostapahtuma on käyty läpi, ni sitte otetaan siihen toinen jana. jolloin mietitään, että no minkälaisii merkittäviä elämäntapahtumia on näis vuosissa ollu.” (C)

”Kakkostunnilla oli se rikoksen käsittely. Mä käyn useamman rikoksen et saa vähän kuvan minkä tyyppisiä ne on ollut. Voi olla, että siellä on samanlaisia, mutta myös hyvin erilaisia.” (F)

## 6.5 Ryhmän jälkeiset tunnit

Kaikki haastateltavat tekivät rikosjanaan valkotaululle visuaaliseksi asiakkaalle. Rikosjanaa saatettiin hahmotella jo ennen asiakkaan saapumista tunnille valmiiksi ja täydennettäväksi yhteistyössä keskusteluiden perusteella. Yksi haastateltavista kritisoi Rikosjanatehtävän luonteavuutta ja ettei siitä saa riittävästi irti.

Toinen yleinen tehtävä yhdeksännellä tunnilla oli Valokuvan Tarina-tehtävä. Kolme haastateltavista kertoivat käyttävänsä valokuvan tarinaa runsaasti ja kokee sen todella hyväksi tehtäväksi asiakkaiden kanssa. Kolme haastateltavista ei ollut ikinä käyttänyt tehtävää tai koki tehtävän ohjeistuksen ja koulutusten tuoman ohjeistuksen puutteelliseksi. Loput kolme eivät haastatteluissa erikseen maininneet tehtävää.

Seitsemän haastateltavaa toivat ilmi, että he saattavat yhdeksännellä tunnilla käyttää myös Vaihtoehtoja-tehtävää. Tehtävä tehtiin yleensä keskustellen tai kirjoitettiin keskustelun edessä auki valkotaululle. Ensimmäisellä ryhmän jälkeisellä yksilötunnilla käytiin paljon myös läpi ryhmätunneilla asiakkaan kannalta ilmenneitä tärkeitä asioita ja purettiin niitä. Yksi

haastateltavista kertoi aloittavansa jo asiakkaan kanssa valmistautumista varautumissuunnitelman tekoon.

”Sit mietin mikä on tavallaan se ryhmäkertojen jälkeen siellä. Mä teen aina fläpille semmosen jo ennenku se asiakas tulee ni hänen rikosjanansa ja sit yleensä yhdessä täydennetään ja ehkä tehdään tää vaihtoehtoja-tehtävä monesti keskustellen tai sit mä kirjotan sen tonne fläpille vähän, että mitä vaihtoehtoja hänellä niinku on näis eri tilanteissa...” (E)

”Paljon menee aikaa myös siihen, että me puretaan mitä siellä ryhmässä oli tapahtunut ja mitä sieltä on noussut... Voidaan jo valmistautua vähän siihen varautumissuunnitelman tekoon ja semmoiseen kokoomiseen.” (G)

”Toi valokuvan tarina. Se on se mitä mä käytän... Mä oon tykästynyt siihen se on vienyt paljon aikaa.” (G)

”Valokuvan tarinaa en ikinä eläissäni käyttänyt. En ymmärrä sitä siis tai siinä on semmonen mä en vaan tajuu... Tätä ei oo jotenkin pohjustettu, että miten tässä vähän niin kuin mun mielestä täähän menee epäselviä epämääräisiä kuvia. En siis sitä ymmärrä, en käytä.” (A)

Viimeisellä tunnilla kaikki haastateltavat kertoivat tekevänsä varautumissuunnitelman asiakkaan kanssa jollain tavalla. Yksi haastateltavista kertoi kokevansa varautumissuunnitelman keinotekoisesti ja teennäiseksi, joka vaikeuttaa haastateltavan mielestä tehtävän selittämistä asiakkaalle uskottavasti. Haastateltava kuitenkin kertoi käyvän tehtävän sisällön läpi eri tavalla, kuin tehtävänanto. Viimeisellä tunnilla saatettiin tehdä valkotaululle myös kokoavaa yhteenvetoa tunneilla käydyistä asioista ja minkä tyyppisiä rattijuopumuksia asiakkaan kohdalla on ollut taipumus ilmentyä. Yksi haastateltava kertoi aina viimeisellä kerralla antavansa asiakkaalle todistuksen osallistumisesta. Toinen haastateltava kertoi postittavansa todistuksen asiakkaan niin toivoessa.

”Varautumissuunnitelmaa joo jollain tavalla. Yleensä sitä tehdään fläpille.” (B)

”Mä en käytä oikeestaan juuri ollenkaan mikä viimeises tunnis pitäis tehdä se varautumissuunnitelma. Koska seki on niinku mun mielestä semmonen vähän keinotekoinen.” (C)

”Sil vikal kerral teen fläpille sellasen yhteenvedon, et minkä tyyppisii hänen ratit on ollu. Eli teen ihan sen jaoittelun ennen-aikana-jälkeen ja listaan niit asioita mitä on nyt kertonu siinä ohjelman aikana. Et minkä tyyppisii rattei sil on ollu. Et mä käyn ne vähän eri tavalla läpi sit.” (E)

## 6.6 Liikenneturvaohjelman kehittäminen

Haastattelun neljäs ja viimeinen osio koskee Liikenneturvaohjelman käsikirjan kehittämistä, koko ohjelman kehittämistä sekä käsikirjan ja ohjelman hyviä puolia. Haastattelussa nousi kehittämisen kohdalla esiin monenlaisia mielipiteitä koskien Liikenneturvaohjelman käsikirjaa yleisellä tasolla. Viisi haastateltavaa nosti esille, että käsikirja tuntuu eri tavoilla sekavalta. Sekavuutta aiheutti esimerkiksi tehtävien sijainti käsikirjassa, sekä kirjan sisällöllinen laajuus. Haastateltavista tuntui, että he joutuvat hyppimään selatessaan käsikirjaa. Kahdessa haastattelussa tuotiin myös ilmi, että Liikenneturvaohjelmassa voisi olla tehtäväkirja, niin tehtäviä olisi helpompi tehdä. Yksi haastateltavista toi ilmi tehtäväkirjan mahdollista hyödyllisyyttä myös siltä kannalta, että tehtäväkirjan avulla olisi helpompi muistaa Liikenneturvaohjelman kulku ja se, missä kyseisen asiakkaan kanssa mennään.

”Tästä jää semmoinen sekava olo (käsikirjasta). Joutuu hirveästi hyppimään, ensin mikä tunti oli, sitten toisesta kohtaa tehtävät. Minun mielestäni tämä ei ole selkeä. Toivoisi, että olisi paremmassa järjestyksessä. En tiedä onko hyvä, että kaikki tehtävät ovat tuolla lopussa. Hyvä olisi, jos ne olisivat tunnin jälkeen. Tietoa on ihan älyttömän paljon, jopa niin paljon että en minä ole läheskään kaikkea lukenut. Voisiko ajatella, että tunnin jälkeen olisi vain se tarvittava tieto ja kaikki se lisätieto voisi olla, vaikka lisävihkossa tai siellä lopussa.” (B)

” Siellä on hirveästi turhaa ja se on hirveen sekava. Tarpeeksi monta, kun ohjaa tulee siihen oma tapa ja valikoituu tietyt tehtävät. Pääpaino pitäisi olla keskustelussa ja asiakkaassa, mitä se tuottaa eikä tehtävissä. Käsikirjasta pitäisi tulla huomattavasti yksinkertaisempi ja ohjelmasta keskustelelevampi, niin että olisi vapaammat kädet eikä käsikirjaa tarvitsisi seurata niin orjallisesti. Tykkään ohjelmasta ja väitän sen olevan hyvä ja vaikuttava. Käsikirja voitaisiin kirjoittaa uudestaan selkeämmäksi ja saada siihen yksittäinen teoreettinen pohja, ei tällaista sekasotkua.” (C)

Kuitenkin neljässä haastattelussa haastateltavat ovat tuoneet esiin pääsääntöisesti positiivisen näkemyksensä kirjasta. Kolme haastateltavista kehui käsikirjan rakennetta tuntien pilkkomisen osalta ja kehui käsikirjan ehdottamia aikaehdotuksia tunneista. Kolme haastateltavaa kertoivat kokevansa kirjan varsin selkeäksi kokonaisuudeksi. Positiivista palautetta tuli kahdelta haastateltavalta myös tehtävien runsaasta määrästä ja niiden kytkeytymisestä vaihtelun mahdollisuuteen. Yksi haastateltavista kehui myös kirjan omia muistilistoja työntekijöille, jotka esittelevät tiivistetysti kunkin tunnin tavoitteita.

”Käsikirja on rakennettu hyvin, tuntien rakenteet on pilkottu niin että se näyttää työntekijälle miellyttävämmältä... Olisi kätevämpää, jos olisi erikseen tehtäväkirja. Meillähän nyt kiertää joku pdf mistä voi tulostaa niitä tehtäviä mutta olisihan se (tehtäväkirja) järkevämpi.” (A)

”Tää käsikirja on ihan selkee, jos tän lukee niin tääl on hyvinkin selkeesti kerrottu, etä mitä sä teet missäkin vaiheessa... Tässä on ihan minuutilleen kirjoitettu mitä sun pitää tehdä, niin ei se paljon yksinkertaisemmaksi vois mennä. Silloin kun aloitin minusta, tää oli selkeä ja helppo, kun tiesin mitä pitää tehdä eikä tarvinnut alkaa soveltaa.” (E)

”Mä en tiedä mitä täs käsikirjassa ois kehitettävää. Hyvä käsikirja kerranki saatu aikaan.” (F)

Myös tehtävien määrä nousi esiin kehittämisestä puhuttaessa. Kolme haastateltavaa kokivat positiivisena käsikirjan sisältämät monet lisätehtävät. Ohjelmaan käytettävistä tunteista puhuttaessa neljä haastateltavaa kuvailivat jollain tavalla, ettei aikaa varsinaisesti tunnu jäävän yli monien vaihtoehtojen ja lisätehtävien tekemiseen. Syinä olivat muun muassa käytettävien tuntien rajallinen määrä ja yksittäisiin tehtäviin käytettävä ohjeistusta pidempi aika, jos asiakkaan koettiin tuottavan paljon oleellista puhetta tehtävään liittyen.

”Tehtäviä on paljon ja vaihtoehtoisia tehtäviä on, siitä minä pidän ja tietyllä tavalla ehkä ohitan vaan ne tehtävät mitkä mua ei kiinnosta.” (B)

”Hyvää on vaihtelun mahdollisuus, mutta on paljon tehtäviä mitä ei tuu käytettyä.” (G)

”Mulle ei oo ikinä aikaa tehdä niitä ekstra tehtävii et teen niitä mitä on suositeltu.” (E)

Haastateltavilta kysyttiin myös, miten he kehittäisivät koko Liikenneturvaohjelmaa. Haastateltavista neljä toivat erikseen esiin, että huumausainerattijuopumuksesta tuomituille tulisi saada myös oma ohjelma. Vaihtoehtona nähtiin myös Liikenneturvaohjelman kehittämisen siten, että se sopisi myös huumausainerattijuopumuksista tuomituille. Loput haastateltavat eivät nostaneet huumausainerattijuopumuksia esiin kysyttäessä Liikenneturvaohjelman kehittämisestä.

”Ohjelma on hyvä varmasti säilyttää paikkansa, kun rattijuoppoja varmasti riittää. Selkeästi olisi tarvetta myös sille ryhmälle, joka käyttää myös muita aineita kuin puhtaasti alkoholia. Se porukka jää nyt vähän kaiken ulkopuolelle.” (B)

”Enemmän (nykyään) on huumeratteja niitä ei pysty ottaa tähän ohjelmaan niin siinä on ehkä semmoinen mitä mietin, olisiko se kokonaan eri ohjelma vai miten. Pitää ottaa huomioon, että tässä ei ehkä ole tarpeeksi sisältöä niihin huumeiden käyttöön. ” (E)

”On tärkeää (ohjelma), mutta kyllähän sitä päätään nostaa myös muut kuin alkoholirätköt. ” (G)

Haastatteluissa nousi esiin Liikenneturvaohjelman koulutuksen kehittäminen. Neljässä haastattelussa haastateltavat nostivat esiin Liikenneturvaohjelman koulutukseen panostamisen. Haastateltavat toivoivat koulutuksiin enemmän konkreettisuutta. Toiveena haastateltavilla oli saada koulutusten avulla varmuutta tehtävien tekemiseen ja lisätä ohjelman yhdenmukaisuutta sitä kautta. Kahdessa haastattelussa tuotiin esiin hyvänä asiana Liikenneturvaohjelman täydennyskoulutukset. Täydennyskoulutuksella tarkoitetaan Liikenneturvaohjelman ohjaajille tarkoitettua temaattista lisäkoulutusta. Toisaalta samalla haastateltavat saattoivat kokea, että eivät saa niistä konkreettista apua.

Haastattelurungossa ei alun perin ollut kysymystä ohjelman koulutuksesta, vaan koulutustarpeet nousivat usein luontevasti esille kysyttäessä ohjelman kehittämis ehdotuksia. Lopuissa haastatteluista ei ilmennyt mainintoja ohjelmaan liittyvästä koulutuksesta.

” Kehittämistä olis myös siinä miten ihmisiä koulutetaan. Koulutus on ollut enemmän sellasta pohtimista, eikä sellaista selkeätä kouluttamista...Koulutus oli hyvin irtonaista. Otetaan joku yksittäinen tehtävä ja vähän pohditaan sitä. Sit koulutuksessa oli jotain tilastoja. Ihan mielenkiintoista sekin, mutta jos se jää vaan siihen tilaston tasolle niin en tiedä mitä me konkreettisesti siitä hyödytään.” (B)

” Koulutus tähän on suoraan sanottuna ollut ala-arvoinen. Ohjelmaan koulutusta, et sais yhdenmukaisuutta siihen, miten sitä vedetään. Muut ohjelmakoulutukset missä oon käynyt on olleet (kestoltaan) päiviä. Panostaminen koulutukseen ja yhdenmukaisuutta. ” (D)

” Koulutukseen vois panostaa. Miten itse sain opin oli, että luettiin jotain käsikirjaa tai papereita ääneen ja se oli siinä. Avattaisiin niitä tehtäviä, niitä käytäisiin läpi ja mietittäisiin yhdessä vastauksia. Antaisi varmuutta houkutella asiakkaalta niitä vastauksia. Uudella vetäjällä olisi paremmin mahdollisuuksia vetää sitä.” (G)

## 6.7 Yhteenveto tuloksista

Kaikki haastateltavat näkivät selvän tarpeen Liikenneturvaohjelman kaltaiselle ohjelmalle. Ohjelmaa kehitettiin hyvänä käytäntönä, mutta yhdessä haastatteluista ilmeni ymmärrystä sille, miksi ohjelma ei ole vielä akkreditoitu viitaten muun muassa käsikirjan käytettävyyteen liittyvissä ongelmissa. Tuloksien perusteella tuntien valmisteluun käytettävä aika on yhteydessä ohjaajan kokemukseen. Mitä pidempi kokemus ohjelman ohjaajalla on, sitä vähemmän aikaa hän tarvitsee tuntien valmisteluun.

Ensimmäisellä tunnilla kaikki ohjaajat käyttivät pitkälti samoja tehtäviä: Elämäntilannearviota ja Henkilökohtaista tasekirjaa. Toisella tunnilla sovellettiin enemmän eri tehtäviä, näitä tehtäviä olivat: Rattijuopumuksen hyödyt ja haitat, Rikosjana, rattijuopumustapausten käsittely ja Tunnesanat-tehtävä. Pääpaino toisella tunnilla kaikilla oli rattijuopumustapausten käsittely ryhmää varten valmistautuessa.

Yhdeksännellä tunnilla eli ensimmäisellä ryhmän jälkeisellä tunnilla käydään paljon läpi ryhmätunneista heränneitä ajatuksia ja tunteita. Tunnilla käytettiin esimerkiksi Valokuvan tarina-tehtävää ja suurin osa myös Vaihtoehtoja-tehtävää. Viimeisellä kymmenennellä tunnilla kaikki tekivät asiakkaan kanssa varautumissuunnitelman. Varautumissuunnitelmaa saatetaan käydä läpi soveltaen tai yhteenvetomaisesti. Liikenneturvaohjelmasta asiakkaalle annetaan lopuksi todistus, joko viimeisellä kerralla tai postitse ohjelman jälkeen.

Tuloksissa nousi paljon erilaisia kehittämisehdotuksia, jotka olivat osittain ristiriitaisia. Käsikirja on osan mielestä sekava, mutta osa haastateltavista kokivat sen toimivaksi. Kehittämisehdotuksissa nousi esiin myös huumausainerattijuopumukset ja se, olisiko Liikenneturvaohjelmaa mahdollista soveltaa niistä tuomituille tai olisiko tarve kehittää oma ohjelma tälle kasvavalle kohderyhmälle. Haastateltavilta ei kysytty erikseen ohjelman koulutuksesta, mutta koulutuksen kehittämisen tarpeet nousivat esiin useassa haastattelussa. Haastatteluissa mainittiin myös esiin, että Liikenneturvaohjelmassa voisi olla oma tehtäväkirja.

## 7 Johtopäätökset

Tässä luvussa opinnäytetyön tuloksia peilataan esiteltyyn teoriaan ja tehdyistä asiantuntija-haastatteluista saatuihin huomioihin. Liikenneturvaohjelmasta ei ole saatavilla ajankohtaista tutkimustietoa, joten emme vertaile tuloksia muihin Liikenneturvaohjelmaa koskeviin tutkimuksiin. Johtopäätökset ovat jaettu tutkimuskysymysten mukaisiin alalukuihin.

## 7.1 Liikenneturvaohjelman valmistelu ja ohjaaminen

Ensimmäinen tutkimuskysymyksemme kartoitti Liikenneturvaohjelman ohjaajien näkemyksiä ohjelmatuntien valmistelusta ja ohjelman ohjaamisesta asiakkaalle. Haastattelurungossa Liikenneturvaohjelman valmistelua ja ohjaamista lähdettiin tutkimaan yksittäisten ohjelmatuntien valmistelusta.

Käsi­kirja itsessään määrittelee, että ohjaajalle on annettava riittävästi resursseja mukaan lukien valmisteluun tarvittava aika, jotta ohjelmatyö olisi vaikuttavaa (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 38). Käsi­kirja ei kuitenkaan anna erillisiä aikamääreitä kuinka paljon ohjelmatuntien valmisteluun täytyisi käyttää aikaa. Tulosten mukaan ohjaajat käyttivät ohjelman valmisteluun aikaa mitä tahansa 10-15 minuutin, puolen tunnin ja tunnin tai yli välillä. Tulokset jakautuivat tasaisesti haastateltavien välillä. Tuloksista nousi viitteitä, että ohjelmatuntien valmisteluun kulutettu aika oli pitkälti verrannollinen siihen, kuinka kauan ohjaaja oli Liikenneturvaohjelmaa ohjannut. Ohjelman ohjaamisen kokemus tuo ohjaajalle ruti­noituneisuutta ohjelman valmisteluun. Oksanen tuo teoksessaan ilmi, että tieto koostuu kokemuksen tuomasta käytännön tiedosta ja persoonallisesta arkitiedosta (Oksanen, 2012. 77). Ohjaajien kokemukseen liittyvä johtopäätös on, että mitä pidempään ohjaaja on ohjannut Liikenneturvaohjelmaa, usein sitä vähemmän tuntien valmisteluun tarvitaan työaikaa. Tuloksista nousi ilmi myös tilanteita, joissa ohjaajat voisivat oman harkintansa mukaan käyttää työaikaa mieluusti enemmänkin valmisteluun, jos siihen on saatavissa resursseja.

Käsi­kirjan mukaan Liikenneturvaohjelmassa täytyy pitää ensimmäisten tuntien sisällössä tietty konsistenssi, jonka tavoite on valmistella asiakasta ryhmäkertoihin (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 1-2). Tulosten perusteella työntekijät toimiva tämän esimerkin puitteissa. Esimerkiksi asiakkaiden kanssa käsiteltiin rattijuopumustapaus, jotta asiakkaan on helpompi kertoa siitä ryhmässä. Tuloksista nousi esiin, että tehtäväkirja ja mahdolliset lisätehtävät olisi hyvä tuntea riittävän hyvin. Tehtäviä saattoi joutua vaihtamaan jopa lennosta kesken tunnin, mikäli asiakkaan valmiudet eivät riittäneet tehtävän tekoon. Kognitiivis-behavioraaliseen lähestymistapaan sisältyy erilaisia periaatteita, joissa se mukautuu asiakkaan tarpeisiin paneutumalla ongelmiin yksilön kognitioiden kautta (Beck 2011, 7). Ohjaajan on siis huomioitava asiakkaan valmiuksia tehtäviä valitessa ja ohjelmatunteja ohjattaessa. Ohjaajan on tunnettava asiakas hyvin ohjelman onnistumiseksi. Rää­­tälöinti täytyy siis mahdollistaa asiakas­erityisyys huomioiden, mutta ohjaajan on otettava taustalla huomioon ryhmäkertojen vaatimukset käsiteltävistä asioista.

Käsi­kirjan mukaan ensimmäisellä tunnilla tulisi tehdä asiakkaan elämäntilanne­arvio ja mahdollisesti aloittaa tekemään Henkilökohtaista tasekirjaa. Tavoitteena on kartoittaa asiakkaan rattijuopumuskäyttäytymistä ja peilata sitä asiakkaan elämäntilanteeseen. (Lavikkala, Tuomi-



nen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 49.) Tulosten perusteella ensimmäinen ohjelmatunti toteuttaa näitä käsikirjan tavoitteita onnistuneesti. Tulosten perusteella toisella tunnilla esiintyy suurempaa vaihtelua eri ohjaajien välillä tehtäviä valitessa. Käsikirjan mukaan pääpaino toisella tunnilla tulee olla asiakkaan rattijuopumustilanteiden käsittelyssä ja tavoitteena löytää asiakkaan rattijuopumuskäyttäytymisen tyypillisiä piirteitä (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 52). Kognitiivis-behavioristisessa lähestymistavassa pyritään muuttamaan henkilön käyttäytymistä ajattelun muuttumisen kautta ratkaisukeskeisesti. Siinä korostuu menneisyyden pohtiminen ja sen peilaaminen korostamaan nykyhetkeä. Periaatteena on saada kohde kyseenalaistamaan omaa toimintaansa myös itsenäisesti käsittelemällä erikseen määriteltäviä ongelmakohtia. (Beck 2011, 7-11.) Tulosten perusteella kaikki ohjaajien käyttämät tehtävät tukivat toisen tunnin tavoitetta. Käsikirjan mukaan yhdeksännellä tunnilla tarkoituksena on koota ja käsitellä asiakkaan kannalta merkittäviä huomioita ryhmävaiheen tunneilta nousseista asioista ja tehdä näkyväksi vaihtoehtoja rattijuopumuskäyttäytymiselle (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 66). Motivoiva keskustelu perustuu aktiiviseen asiakaskeskeiseen vastavuoroiseen keskusteluun. Motivoiva keskustelu luo tavoitteita, käsittelee esiin nousevaa ambivalenssia ja suhteuttaa siitä esiin nousevaa huolta ja mahdollisia haitallisia haluja reflektiivisen keskustelun kautta. Haastattelijan tehtävänä on tukea tästä syntyvää muutospuhetta. (Miller ja Rollnick, 2013. 4-7.) Tulosten perusteella ohjaajat kävivät yhdeksännellä tunnilla läpi ryhmävaiheessa nousseita asiakkaalle tärkeitä asioita ja hyödynsivät tehtäviä, jotka tukevat käsikirjan määrittelemiä yhdeksannen tunnin tavoitteita myös motivoivan keskustelun näkökulmasta. Kymmenennen tunnin tavoitteena on tehdä asiakkaalle rattijuopumusten vaihtoehtoja näkyväksi ja laatia asiakkaalle henkilökohtainen varautumissuunnitelma, tarkoituksena on tukea asiakasta välttämään riskikäyttäytymistä ja estää syyllistyminen uusiin rattijuopumuksiin (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 70). Tulosten perusteella kaikki ohjaajat tekivät asiakkaalle varautumissuunnitelman, tunnin tavoitteiden mukaisesti. Tarkasteltaessa kokonaisuutena tuntien tavoitteiden toteutumista johtopäätöksenä on, että tulosten perusteella ne tulevat saavutetuksi ohjelmakäsikirjan määrittämillä tavoilla.

Liikenneturvaohjelman käsikirja kehottaa huomioimaan asiakkaan erityislaatuista ja yksilökohtaisia riskitekijöitä, sekä tunnistamaan ja ennakoimaan niitä (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015.1). Tulosten perusteella monet työntekijät saavat ohjelmaa ohjattaessaan rutinoituneen tavan ohjata ohjelman, se vaikuttaa niin mahdolliseen räätälöintiin, kuin esimerkiksi uusien tehtävien käyttöönottamiseen. Tuloksista ilmeni, että mitä kauemmin ohjaaja oli ohjannut ohjelmaa, sitä epätodennäköisempää oli, että hän käyttää uusia tehtäviä osana ohjelmakokonaisuutta. Tämä kävi ilmi erityisesti kysyttäessä Valokuvan tarina -tehtävän käyttämisestä. Valokuvan Tarina -tehtävä esiteltiin osaksi Liikenneturvaohjelmaa muutama vuosi sitten. Tuloksista kävi ilmi, että mitä kauemmin haastateltava oli toiminut Liiken-

neturvaohjelman ohjaajana, sitä epätodennäköisempää oli Valokuvan Tarina-tehtävän käyttäminen osana ohjelmaa. Käsikirja mainitsee, että kun tuomittujen taustat ja problematiikka saattavat poiketa toisistaan merkittävästi saatetaan tarvita erilaisia ja oikealla tavalla kohdistettuja työskentelymenetelmiä (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 1-2). Käsikirja siis sallii ohjelman räätälöinnin, joka perustellaan asiakkaan yksilöllisten tilanteiden mukaisesti tehtäväksi.

Motivoivan keskustelun käsikirjan mukaan periaatteisiin kuuluu yhteistyö, välittäminen, hyväksyntä ja kuvaileva työote (Miller ja Rollnick, 2013. 22). Tulosten perusteella ohjaajilta vaadittavia ominaisuuksia ovat motivoivan keskustelun perusteet, kiinnostus aiheeseen empaattisuus, oma motivaatio, periksi antamattomuus ja läsnä oleva kuuntelutaito. Kaikki tuloksissa mainitut ohjaajan ominaisuuksiin ja taitoihin liittyvät teemat ovat tulkittavissa motivoivan keskustelun käsikirjasta. Tuloksista käy ilmi, että kysyttäessä ohjaajalta vaadittavista ominaisuuksista tai tuntien ohjaamisesta kaikki vastaajat toivat esiin ensisijaisesti ja ainoastaan motivoivan keskustelun hallitsemisen osana ohjaajan ominaisuuksia. Haastattelurungossa ei ollut suoraan kysymystä liittyen motivoivaan keskusteluun, sokraattisuuteen tai kognitiivisiin periaatteisiin, joten on mielenkiintoista, että motivoiva keskustelu on tuloksissa mainittu useasti. Tuloksissa ei kuitenkaan oltu mainittu nimenomaisesti mainintoja kognitiivis-behavioraalista tai esimerkiksi sokraattisesta työskentelytavasta osana ohjelman ohjaamista tai ohjaajan ominaisuuksia. Rikosseuraamuslaitoksen strategiassa vuodelta 2017 painotetaan, kuinka koko asiakastyötä tekevä henkilöstö pyritään kouluttamaan motivoivan keskustelun menetelmään (Rikosseuraamuslaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma 2019 - 2022 16/011/2017, 2017). Motivoiva keskustelu on näin ollen myös Rikosseuraamuslaitoksen strategian näkökulmasta pääasiallinen työkalu toteutettaessa asiakastyötä, joten on luonnollista, että se mainitaan helposti kysyttäessä ohjaajilta käytetyistä työskentelymenetelmistä.

Toskalan (1991) mukaan sokraattisuudessa pyritään asettamaan kysymyksiä keinoilla, joka tukee asiakasta löytämään itsenäisesti vastauksia kysymyksiinsä ja löytämään adaptiivisia keinoja hallita ajatusvääristymiään (Toskala, 1991. 68). tuloksista käy ilmi, että ohjaajat hyödyntävät Liikenneturvaohjelmassa laajasti keskustelemaa ilmapiiriä, joka pallottelee asiakkaan ongelmia ja pyrkii saada asiakasta pohtimaan ajatusvääristymiään syvällisesti. Käytännössä lähes kaikki Liikenneturvaohjelmassa käytettävät tehtävät perustuvat sokraattisuuden ajatukselle. Edellä mainittu sokraattisuuden käsite sopii hyvin Liikenneturvaohjelman käsikirjassa esiintyvien tehtävien luonteeseen. Edellä mainittu sokraattisuuden käsite sopii hyvin Liikenneturvaohjelman käsikirjassa esiintyvien tehtävien luonteeseen, Liikenneturvaohjelman tehtävissä yleisesti kannustetaan asiakasta itsenäiseen ajatteluun ja oman käytöksen analysointiin.

## 7.2 Liikenneturvaohjelman sekä ohjelman käsikirjan kehittäminen

Toinen tutkimuskysymyksemme kartoitti ohjaajien näkemyksiä Liikenneturvaohjelman ja sen käsikirjan kehittämistarpeista. Johtopäätökset liittyvät Liikenneturvaohjelman kehittämiseen niin, että se mahdollistaa myös muiden päihteiden vaikutuksen alaisena ajamisesta tuomittujen kanssa työskentelyn, ohjelman koulutuksen kehittämiseen ja sen käsikirjan selkeyttämiseen.

Tilastokeskuksen (2018) julkaisemassa poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen rikollisuuskatsauksessa huumausainerattijuopumusten määrä on yli kaksinkertaistunut vuoden 2003-2018 välisellä tarkastelujaksolla. Tämä näkyy tulosten perusteella myös yhdyskuntaseuraamusasiakunnassa. Tuloksissa nousi esiin pitäisikö huumausainerattijuopumuksista tuomituille kehittää kokonaan oma Liikenneturvaohjelman periaatteita noudattava ohjelma vai olisiko nykyisessä ohjelmassa mahdollisuus sen kehittämiseen käytettäväksi myös huumausainerattijuopumuksesta tuomituille. Aiemmin opinnäytetyössämme esitelty Selvä kaista-hanke kehitti toimivan toimintamallin vastaamaan tähän nousseeseen tarpeeseen. Ilmiö ei ole siis noussut esiin pelkästään tuloksistamme vaan on yleisemmin havaittu tarve, kuten Selvä kaista-hankkeen loppuraportti osoittaa (Kilpeläinen 2012, 1-6).

Tuloksista nousi esiin, että Liikenneturvaohjelman koulutus koettiin riittämättömänä. Tuloksista kävi ilmi, että yksittäisiin tehtäviin perehdyttäminen oli puutteellista. Lisäksi nähtiin, että koulutuksen yhteneväisyyden kehittämällä voidaan parantaa ohjelman sisällöllistä yhteneväisyyttä. Tuloksista on selvästi nähtävissä tarve koulutuksen kehittämisestä laadukkaammaksi. Haastattelurungossa ei ollut erikseen kysymystä koulutuksesta, joten on merkittävää, että koulutuksen puutteet mainittiin useassa haastattelussa. Käsikirjassa koulutuksesta kerrotaan, että uusi ohjaaja saa ohjelman ohjelmatukiryhmään kuuluvilta työntekijältä perehdytyksen (Lavikkala, Tuominen, Vogt-Airaksinen ja Vilkas, 2015. 21). Käsikirja ei ota erikseen kantaa muun koulutuksen järjestämisestä.

Liikenneturvaohjelman käsikirja on jaettu A, B, C ja D osiin. Osa A käsittelee Liikenneturvaohjelman taustoja, luonnetta ja tavoitteita. Osa B käsittelee ryhmämuotoisen Liikenneturvaohjelman toteuttamista. Osa C käsittelee yksilöohjelman toteuttamista ja osa D sisältää ohjelmassa käytettävät tehtävät, muut liitteet ja lähteet. Osien tarkoituksena on helpottaa käsikirjaa käyttävän ohjaajan työskentelyä. Tuloksista käy ilmi, että käsikirjaan suhtautuminen on paikoitellen ristiriitaista. Toisaalta kirja saa kehuja sisällöstään, tiedon paljoudesta ja järjestelmällisyydestään. Toisaalta vaikuttaa siltä, että kirja koetaan myös liian laajana ja asiat ovat siksi sieltä vaikeasti löydettävissä. Kirjan helppokäyttöisyyden ja tiedon etsimisen helppouden koettiin kärsivän suuresta määrästä tietoa ja sivuja. Johtopäätöksenä on, että käsikir-

jasta löytyy kehittämistarpeita, vaikkei siinä ole sisällöllisesti mitään vikaa. Tuloksissa ehdotettiin esimerkiksi ohjelmakäsikirjan jakamista käsikirjaksi ja tehtäväkirjaksi, joka sisältäisi ainoastaan ohjelmatunneilla käytettävät tehtävät.

## 8 Pohdinta

Tässä luvussa syvennymme opinnäytetyön prosessiin sekä toimintaan ammattilaisena, tutkijana sekä opiskelijana. Tämän lisäksi pohdimme opinnäytetyön tutkimustulosten luotettavuutta, sekä opinnäytetyön toteuttamista eettisistä näkökulmista. Lopuksi keskitymme jatkokehittämiseen liittyviin mahdollisuuksiin ja haasteisiin.

### 8.1 Opinnäytetyöprosessin ja ammatillisuuden reflektointia

Opinnäyteprosessi oli monivaiheinen ja mielenkiintoinen. Meillä oli vaikeuksia saada aina ajoittain opinnäytetyötä eteenpäin ja prosessi eteni vaihdellen. Meistä kummatkin olivat työelämässä koko opinnäytetyöprosessin ajan, joten se vei ajallisia resursseja todella paljon. Jälkikäteen ajatellen emme olleet riittävän oma-aloitteisia, joten opinnäytetyön kirjoittaminen jäi aina välillä vähemmälle ja siihen tuli pidempiäkin tarpeettomia taukoja. Opinnäytetyöprosessi on kestänyt meillä kokonaisuudessaan vuoden, ja olisimme voineet saada prosessin nopeamminkin loppuun, jos olisimme olleet itse aktiivisempia.

Työelämään opinnäytetyöprosessi ei heijastunut merkittävästi. Haastattelut vähensivät työaika jonkin verran, koska ne toteutettiin omalla ajalla. Toisaalta omalla työpaikalla työntekijöiden haastattelu oli helpompaa, koska pystyi sopimaan haastatteluajat henkilökohtaisesti ja tällöin se ei vienyt paljoa aikaa. Molemmat yhdyskuntaseuraamustoimistoista olivat kummallekin työn puolesta tuttuja, joten oli helppo liikkua tietäen mihin on menossa.

Syvennymme opinnäytetyötä varten Liikenneturvaohjelman teoriaan syvemmin, jota ainakin toinen meistä pääsee hyödyntämään työelämässä. Lukemamme teoria avautui paremmin meille, koska molemmilla meistä on kokemusta Liikenneturva ohjelmasta. Molempien mielestä tutkijan rooliin oli yllättävän helppo sopeutua. Kirjoittaminen sujui meiltä kohtuullisen hyvin ja saimme jaettua kirjoittamista mielestämme tasaisesti. Olemme tehneet kouluaikana muitakin kirjoitustehtäviä yhdessä, joten tiesimme jo etukäteen hieman toisen tavoista tehdä kirjallisia töitä.

Opinnäytetyön aineiston keruu sujui mielestämme hyvin. Emme kumpikaan olleet aikaisemmin toteuttaneet laajempia haastattelututkimuksia, mutta mielestämme ne sujuivat kokonaisuutena hyvin. Tykkäsimme haastatella ammattilaisia ja saada heidän näkemyksiään asiaan liittyen. On vaikea arvioida miltä haastattelut olisivat tuntuneet, jos kaikki haastateltavat olisi-

vat olleet ennalta tuntemattomia. Nyt meistä kummatkin tunsivat ainakin osan haastateltavista, joka helpotti haastatteluita. Toteutimme haastattelut omalla ajalla. Teorian etsimiseen ja kirjoittamiseen meni ajallisesti kaikkein eniten aikaa, ja välillä oli myös haastavaa löytää sopivaa lähdemateriaalia.

Haastattelurunkoa hioimme pitkään ennen haastatteluiden aloittamista aluksi keskenämme ja ohjaavan opettajan kanssa yhteistyössä. Myöhemmin myös kysimme työelämän edustajilta, joihin olimme tutkimukseen liittyen yhteydessä, näkisivätkö he haastattelurungossa jotain kehittämiskohteita. Myös haastatteluiden jälkeen kysimme työntekijöiltä välitöntä mielipidettä haastattelun sisällöistä. Haastattelurunko kysymyksineen ja temaattisen jaottelunsa suhteen saivat hyvän vastaanoton työntekijöiltä, eikä haastattelurunkoon tullut myöhemmissä haastateluisia päivitystarvetta. Haastattelurungon pysyminen samanlaisena läpi haastattelujen auttoi ja helpotti työskentelyä myöhemmin tulosten purkamisessa hyvän rakenteensa ansiosta.

## 8.2 Luotettavuuden ja eettisyyden pohdintaa

Luotettavuuden arvioinnissa mietimme otoksemme määrää. Olimme rajanneet opinnäytetyön koskemaan vain Helsingin ja Uudenmaan yhdyskuntaseuraamustoimistoja ja näissä työskenteleviin Liikenneturvaohjelman ohjaajiin. Haastattelimme yhdeksää ohjelman koulutettua ohjaajaa, joka mielestämme on hyvä otos.

Opinnäytetyön yleistävyyden arviossa vaikuttanee eniten se, että olemme rajanneet opinnäytetyön alueeksi vain Etelä-Suomen rikosseuraamusalueen. Näin ollen emme haastatelleet olleenkaan muualla työskenteleviä Liikenneturvaohjelman ohjaajia. Toisaalta kuitenkin saimme haastateltua yhdeksää Etelä-Suomen alueella työskentelevää ohjaajaa, ja näin ollen saimme hyvän kuvan tämän rikosseuraamusalueen Liikenneturvaohjelman ohjaajien näkemyksistä.

Opinnäytetyön tavoitteena oli kerätä kohdennetusti tietoa ja näkemyksiä Liikenneturvaohjelman käsikirjan kehittämiskohteista, sekä miten kukin Liikenneturvaohjelman ohjaaja ohjelmaa asiakkaalleen ohjaa. Oletamme, että tuloksista tulee olemaan hyötyä esimerkiksi Liikenneturvaohjelman tai ohjelman käsikirjan kehittämisessä ja akkreditoinnissa. Tuloksista saadaan myös ensimmäistä kertaa tietoa, mitä Liikenneturvaohjelman ohjaajat ovat ohjelmasta mieltä. Tämä tieto voi olla hyödyllistä esimerkiksi ohjelman jatkotutkimuksen kannalta.

Teimme opinnäytetyön parityönä, joten saimme vaihdettua ajatuksia, kun jokin asia mietittyä. Emme ole aiemmin tehneet tutkimusta, joten yritimme kiinnittää prosessiin koko ajan erityistä huomiota. Kiinnitimme myös erityisesti huomiota eettisyyden ja luotettavuuden periaatteisiin opinnäytetyöprosessin ajan. Luotettavuuteen ja eettisyyden voidaan vaikuttaa aiempi tuntemuksemme yhdyskuntaseuraamustoimistoista ja niiden työntekijöistä. Toinen tutkijoista Tia Jääskeläinen oli myös koko opinnäytetyöprosessin ajan työsuhteessa Uu-

denmaan yhdyskuntaseuraamustoimistossa. Myös toinen tutkija Sebastian Holm on ollut samaisessa yhdyskuntaseuraamustoimistossa harjoittelussa ja näin ollen sen työntekijät, sekä toimisto olivat jo entuudestaan molemmille tuttuja.

Olemme kuitenkin koko opinnäytetyöprosessin ajan pyrkineet puolueettomuuteen ja rehelliseen tulkintaan. Yritimme tehdä eroa työntekijän ja opinnäytetyön tekijöinä. Kumpikaan tutkijoista ei käyttänyt omaa työaikaansa haastatteluiden tai opinnäytetyön tekemiseen. Haastattelut sujuivat arviomme mukaan pääsääntöisesti hyvin. Haastateltavilta tuli avoimesti asiallista kritiikkiä sekä positiivista palautetta. Emme kokeneet, että toisen tutkijan asema työntekijänä olisi vaikuttaneet haastatteluihin. Käytännössä on kuitenkin mahdotonta arvioida, kuinka paljon aiempi yhdyskuntaseuraamustoimistojen ja haastateltavien tuntemus vaikutti opinnäytetyöprosessissa. Tutkijoiden ennakkotiedot ovat jossain määrin voineet vaikuttaa myös aineiston tulkintaan. Tulokset pyrittiin esittelemään kirjaimellisesti, käyttäen ainoastaan haastatteluissa esiin tulleita ilmauksia, emmekä analyysissa antaneet aiempien tietojen johdatella tulkintaa ainakaan tietoisesti.

### 8.3 Kehitysideat ja jatkotutkimusehdotukset

Liikenneturvaohjelmasta ei ole tätä opinnäytetyötä tehdessä ollut saatavilla ajankohtaista tutkimustietoa. Tämän vuoksi Liikenneturvaohjelma on aiheena ajankohtainen ja siitä tehty tutkimus tuottaa tärkeää tietoa ohjelmasta. Opinnäytetyössämme tutkimme Liikenneturvaohjelman ohjaajien näkemyksiä Liikenneturva ohjelman käsikirjasta sekä ohjelmatuntien ohjaamisesta asiakkaalle. Seuraavaksi esittelemme opinnäytetyöllemme mahdollisia jatkotutkimusaiheita opinnäytetyöstä saadun selvitystyön perusteella. Olemme selvittäneet opinnäytetyössämme Liikenneturvaohjelman kehittämismahdollisuuksia. Olemme lähestyneet kehittämistä niin Liikenneturvaohjelman käsikirjan, kuin koko ohjelman rakenteen kannalta. Haastatteleamalla koulutettuja ohjelman ohjaajia olemme hakeneet erilaisia näkökulmia aiheeseen ja saaneet ajankohtaista tietoa ohjelmasta nimenomaan käyttäjänäkökulmasta.

Yksi runsaasti mielipiteitä ja pohdintaa nostanut asia oli ohjelman suhtautuminen huumausainneiden alaisuudessa tehtyihin rattijuopumuksiin. Kuten aiemmin olemme tuoneet esiin, haastateltavien mielestä ohjelmaa tulisi kehittää tai luoda kokonaan uusi ohjelma niin, että se sopisi myös huumausainerattijuopumuksista tuomituille. Jatkossa yksi mahdollinen tutkimuksen aihe voisikin olla selvittää voisiko Liikenneturvaohjelmaa kehittää palvelemaan myös tätä tarkoitusta. Jatkotutkimus voisi selvittää mitä asioita tulisi ottaa huomioon, että Liikenneturvaohjelma sopisi myös huumausainerattijuopumuksista tuomituille. Tämän voisi tehdä perehtymällä huumausainerattijuopumusten problematiikkaan ja erityisyyteen suhteessa alkoholista johtuviin rattijuopumuksiin. Emme varsinaisesti osaa ottaa kantaa, pitäisikö huumausainerattijuopumuksista tuomituille tehdä kokonaan oma rattijuopumusteemaan liittyvä ohjelma vai olisiko Liikenneturvaohjelma muokattavissa siihen tarkoitukseen. Voisiko Liikenneturva sopia

esimerkiksi sellaisille huumausainerattijuopumuksista tuomituille, jotka ovat tehneet päätöksen ajamisesta impulsiivisesti aktiivisessa päihtymystilassa?

Toinen selkeä esille noussut kehittämiskohde liittyi Liikenneturvaohjelman koulutuksen kehittämiseen. Haastattelurungossa ei ollut erikseen kysymyksiä ohjaajien kokemuksista Liikenneturvaohjelman koulutuksesta. Koulutus kuitenkin nousi useissa haastatteluissa esille kysyttäessä ohjelman kehittämiskohteista ja sen esiintyminen usein ilman, että kysymystä suunnattiin varsinaisesti koskemaan koulutusta nostaa mielestämme havainnon merkittävyyttä. Liikenneturvaohjelman koulutusta voisi jatkossa kehittää esimerkiksi osallistamalla ohjelman ohjaajia koulutusten suunnittelussa, jotta niiden sisältö vastaisi parhaiten ohjelman ohjaajien esille tuomia tarpeita.

Opinnäytetyössä tutkimme ja olimme kiinnostuneet ohjelman ohjaajien näkemyksistä koskien ohjelman käsikirjaa sekä yleisesti ohjelmaa. Toisena jatkotutkimuksen aiheena voisikin olla Liikenneturvaohjelman akkreditoinnin mahdollistaminen tai ainakin ohjelman vieminen akkreditoinnin suuntaan. Tämän voisi toteuttaa käsikirjaa ja ohjelman rakennetta selventäen selkeyttämällä sitä meidän tutkimuksestamme nousseiden tulosten pohjalta.

## Lähteet

### Painetut

Beck, J. S. 2011. Cognitive Behavior therapy. The Guilford press: New York

Hirsjärvi, S ja Hurme, H. 2014. Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Gaudeamus Oy: Tallinna.

Juntunen, T. Lindeborg H., Skarp C-E., Lumme T., Vogt-Airaksinen T. 2012. Rikosseuraamuslaitoksen käsikirja 2/2012. Viisi keskustelua muutoksesta Ohjelmakäsikirja.

Kananen, J. 2008. Kvali. Kvalitatiivisen tutkimuksen teoria ja käytänteet. Jyväskylän ammatikorkeakoulu: Jyväskylä.

Karjalainen, K. ja Lintonen, T. 2016. Yhteiskuntapolitiikka 81 (2016):6. Rattijuopoilla ongelmat kasautuvat. Tuloksia suomalaisesta rekisteritutkimuksesta. THL: Helsinki

Kekki, T ja Terveiden ja hyvinvoinnin laitos. 2011. "Poliisi on puuttunut päihteiden käyttöön - tee sinä samoin" Tie selväksi -hankkeen loppuraportti. Yliopistopaino: Helsinki

Kuula, A. 2011. Tutkimusetiikka. Aineistojen hankinta, käyttö ja säilytys. Bookwell Oy: Jyväskylä.

Kähkönen, S., Karila, I. ja Holmberg, N. 2008. Kognitiivinen psykoterapia. Duodecim: Helsinki

Laine, M. 2014. 2. uudistettu painos. Kriminologia ja rankaisun sosiologia. Tietosanoma Oy: Riika.

Lavikkala, R., Tuominen A., Vogt-Airaksinen T., Vilkas A. 2105. Rikosseuraamuslaitoksen käsikirja 3/2014. Liikenneturvaohjelma rattijuopumuksesta tuomituille Ohjelmakäsikirja. Kopio: Helsinki

Löytty M. 2015. Trafin julkaisuja - Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä. Liikenteen turvallisuusvirasto: Helsinki

Miller, W. ja Rollnick, S. 2013. Motivational interviewing - Helping people change. The Guilford press: New York

Nurminen, N. 2017. Luentodiat 19.9. ja 25.9. - Riski- ja tarvearviointi ja rangaistusajan suunnitelmien laadinta. Rikosseuraamusalan koulutuskeskus: Vantaa.

Oksanen, J. 2012. Motivointi työvälineenä. Bookwell Oy: Juva



Skarp, C-E., Juntunen, T., Linderborg, H. Vogt-Airaksinen, T. ja Lumme, T. 2012. Rikosseuraamuslaitoksen käsikirja 2/2012. Viisi Keskustelua Muutoksesta - Ohjelmakäsikirja. Kopijyvä: Jyväskylä

Toskala, A. 1991. Kognitiivisen psykoterapian teoreettisia perusteita ja sovelluksia. Jyväskylän Koulutuskeskus Oy: Saarijärven Offset Ky

Tuomi, J. ja Sarajärvi, A. 2011. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Tammi: Vantaa

Tuomi, J. ja Sarajärvi, A. 2018. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi - Uudistettu laitos. Tammi: Vantaa

Vehmas, A. ja Löytty, M. 2013. Trafín julkaisuja - Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus. Trafi: Helsinki

#### Sähköiset

Ajokorttilaki. 386/2011. Viitattu 21.03.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajan-tasa/2011/20110386>

Arvot ja Strategia. Rikosseuraamuslaitos. 2017. Viitattu 07.03.2019. <https://www.rikosseuraamus.fi/fi/index/rikosseuraamuslaitos/arvot.html>

Ehdollisen vankeuden oheisseuraamuksiin tiukennuksia vuoden 2020 alusta. Oikeusministeriö. 2019. Viitattu 08.02.2020. [https://oikeusministerio.fi/artikkeli/-/asset\\_publisher/ehdollisen-vankeuden-oheisseuraamuksiin-tiukennuksia-vuoden-2020-alusta](https://oikeusministerio.fi/artikkeli/-/asset_publisher/ehdollisen-vankeuden-oheisseuraamuksiin-tiukennuksia-vuoden-2020-alusta)

Ehdonalainen vapaus. Rikosseuraamuslaitos. 2018. Viitattu 22.03.2019. <https://www.rikosseuraamus.fi/fi/index/taytantonpano/vapautuminen/ehdonalainenvapaus.html>

Hallituksen esitys 68/2016. Viitattu 6.1.2020. [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE\\_68+2016.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE_68+2016.aspx)

Kilpeläinen, M. 2012. Rikosseuraamuslaitoksen monisteita 1/2012 Selvä kaista -toimintaohjelman vaikutusarvio. Rikosseuraamuslaitos. Viitattu 22.1.2020 [https://www.rikosseuraamus.fi/material/attachments/rise/julkaisut-monisteetjarapor-tit/6BzvTurFm/1\\_2012\\_Selva\\_kaista\\_toimintaohjelman\\_vaikutusarvio.pdf](https://www.rikosseuraamus.fi/material/attachments/rise/julkaisut-monisteetjarapor-tit/6BzvTurFm/1_2012_Selva_kaista_toimintaohjelman_vaikutusarvio.pdf)

Kuntouttava toiminta -ohjelmatyö. Rikosseuraamuslaitos. 2018. Viitattu 22.03.2019. <https://www.rikosseuraamus.fi/fi/index/taytantonpano/toiminnot/kuntouttavatoiminta-ohjelmatyo.html>

Laki Rikosseuraamuslaitoksesta. 953/2009. Viitattu 15.03.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20090953>

Laki yhdyskuntaseuraamusten täytäntöönpanosta. 400/2015. Viitattu 22.03.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2015/20150400>

Lavikkala, R. 2012. Yhdyskuntapalvelun hyvistä vaikutuksista kertynyt näyttöä. Haaste 3/2012. Viitattu 21.03.2019. <https://www.haaste.om.fi/fi/index/lehtiar-kisto/haaste32012/yhdyskuntapalvelunhyvistavaikutuksista-kertynyt-naytttoa.html>

Liikenneturva-internetsivut. 2019. Alkolukko. Viitattu 22.3.2019. <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/alkolukko>

Löytty, M. ja Pilli-Sihvola, E. 2014. Toimiva vaihtoehto ajokiellolle? Alkolukolla valvottu ajo-oikeus päihinänkuoressa. Viitattu 10.4.2019 <https://arkisto.trafi.fi/uutisarkisto/2984/toimiva-vaihtoehto-ajokiellolle-alkolukolla-valvottu-ajo-oikeus-pahkinankuoressa>

Organisaatio. Rikosseuraamuslaitos. 2017. Viitattu 07.03.2019. <https://www.rikosseuraamus.fi/fi/index/rikosseuraamuslaitos/organisaatio.html>

Osilla, K.C., Kulesza, M. ja Miranda, J. 2017. Alcoholism treatment Quarterly Vol. 35 Issue 2 - Bringing Alcohol Treatment to Driving Under the Influence Programs: Perceptions from First-Time Offenders. Taylor ja Francis: Yhdistynyt Kuningaskunta Viitattu 26.3.2019

Rikoslaki. 39/1889. Viitattu 19.03.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajan-tasa/1889/18890039001>

Rikosseuraamuslaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma 2019 - 2022 16/011/2017. Rikosseuraamuslaitos. 2017. Viitattu 25.1.2020 [https://www.rikosseuraamus.fi/material/attachments/rise/risenasiakirjoja/netra-asiakirjat/MwWkGBVfN/TTS\\_2019\\_-\\_2022\\_VALMIS.pdf](https://www.rikosseuraamus.fi/material/attachments/rise/risenasiakirjoja/netra-asiakirjat/MwWkGBVfN/TTS_2019_-_2022_VALMIS.pdf)

Rikosseuraamuslaitos. Rikosseuraamuslaitos. 2017a. Viitattu 07.03.2019. <https://www.rikosseuraamus.fi/fi/index/rikosseuraamuslaitos.html>

Tieliikennelaki. 267/1981. Viitattu 21.03.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajan-tasa/1981/19810267>

Tilastokeskus. 2018. Katsaus poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen tietoon tulleet rikollisuuteen. Viitattu 18.1.2020 [https://www.stat.fi/til/rpk/2018/13/rpk\\_2018\\_13\\_2019-05-16\\_kat\\_001\\_fi.html](https://www.stat.fi/til/rpk/2018/13/rpk_2018_13_2019-05-16_kat_001_fi.html)

Tilastokeskus. 2019. Vuosineljänneskatsaus: Katsaus poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen tietoon tulleeeseen rikollisuuteen. Viitattu 18.1.2020

[https://www.stat.fi/til/rpk/2019/03/rpk\\_2019\\_03\\_2019-10-17\\_tie\\_001\\_fi.html](https://www.stat.fi/til/rpk/2019/03/rpk_2019_03_2019-10-17_tie_001_fi.html)

Toimintaohjelmat. Rikosseuraamuslaitos. 2015. Viitattu 08.03.2019. <https://www.rikosseuraamus.fi/fi/index/taytantonpano/yhdyskuntaseuraamustentoimeenpano/toimintaohjelmat.html>

Yhdyskuntaseuraamukset. Rikosseuraamuslaitos. 2019. Viitattu 08.03.2019. <https://www.rikosseuraamus.fi/fi/index/seuraamukset/yhdyskuntaseuraamukset.html>

Yhdyskuntaseuraamuksia koskevan lainsäädännön kokonaisuudistus 2012. Yhdyskuntaseuraamustoimikunta. Helsinki: Oikeusministeriön julkaisuja 12/2012. Viitattu 21.03.2019. [http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/76352/omml\\_12\\_2012\\_yhdyskuntaseuraamustoimikunnan\\_mietinto\\_168\\_s.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/76352/omml_12_2012_yhdyskuntaseuraamustoimikunnan_mietinto_168_s.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Yhdyskuntaseuraamusten toimeenpano. Rikosseuraamuslaitos. 2015. Viitattu 07.03.2019. <https://www.rikosseuraamus.fi/fi/index/taytantonpano/yhdyskuntaseuraamustentoimeenpano.html>

Yhdyskuntaseuraamustoimistot. Rikosseuraamuslaitos. 2019. Viitattu 08.03.2019. <https://www.rikosseuraamus.fi/fi/index/toimipaikatjayhteystiedot/yhdyskuntaseuraamustoimistot.html>

## Kuviot

Kuvio 1 Rikosseuraamuslaitoksen organisaatio .....	10
Kuvio 2 Rattijuopumusten prosenttiosuudet liikennevirrasta .....	15

## Liitteet

Liite 1: Haastattelurunko.....	62
Liite 2: Tutkimustiedote.....	63
Liite 3: Suostumushaastatteluun .....	64

## Liite 1: Haastattelurunko

### Teema 1: Ohjelmatuntien valmistelu

- Miten valmistelet ohjelmatunnin?
- Kauanko kuluu aikaa?
- Miten valitset tunnilla käytettävät tehtävät?

### Teema 2: Ohjelman ohjaaminen

- Mitä ominaisuuksia vaaditaan Liikenneturva-ohjelman ohjaajalta?
- Mihin kiinnität huomiota ohjelman ohjaamisessa jne.
- Kuvaile omia työskentelytapojasi Liikenneturva -ohjelman ohjaajana?

### Teema 3: Yksilöllisyys ohjelmassa

- Miten hyödynnät mahdollisuutta räätälöidä ohjelmaa asiakkaan mukaan ja mil-laisissa tilanteissa se on tarpeellista?
- Mitä tehtäviä käsikirjasta käytät tunnilla 1? Minkä takia?
- Mitä tehtäviä käytät tunnilla 2? Minkä takia?
- Mitä tehtäviä käytät tunnilla 3? Minkä takia?
- Mitä tehtäviä käytät tunnilla 4? Minkä takia?

### Teema 4: Kehittäminen

- Mikä käsikirjassa on hyvää/toimivaa?
- Mitä kehittäisit käsikirjassa?
- Miten koko ohjelmaa pitäisi/voisi kehittää?
- Miten näet Liikenneturva - ohjelman tulvaisuuden osana ohjelmatyötä?

## Liite 2: Tutkimustiedote

Hyvä liikenneturvaohjelman ohjaaja!

Haluaisin haastatella teitä opinnäytetyötämme ”Liikenneturva -ohjelman ohjaajienkokemuksia yksilötunneista” varten. Opinnäytetyön tarkoituksena on kartoittaa ja kuvata työntekijöiden kokemuksia liikenneturvaohjelman ohjaamisesta ja käsikirjan käytettävyydestä.

Mielipiteesi on meille tärkeä opinnäytetyömme onnistumisen, sekä liikenneturvaohjelman jatko-kehittelyn kannalta. Haastatteluun osallistuminen on sinulta vapaaehtoista. Osallistuessi haastatteluun pyydämme sinua täyttämään ohjeisen suostumuslomakkeen.

Olemme Laurea ammattikorkeakoulun rikosseuraamusalan sosionomeja ja olemme päättäneet kehittää liikenneturvaohjelmaa opinnäytetyössämme. Tavoitteenamme on saada ajankoh-  
taista ammattilaisnäkökulmaa liikenneturvaohjelman nykytilasta ja ohjelman toteutuksen käytännöistä.

Mikäli sinulla on kysyttävää liittyen opinnäytetyöhömmme, voit olla meihin yhteydessä matalla kynnyksellä.

Syysterveisin

Tia Jääskeläinen ja Sebastian Holm

[yyy@sxxx](mailto:yyy@sxxx)

[xxx@yyy](mailto:xxx@yyy)

040 123456789 Tia

040 987654321 Sebastian

### Liite 3: Suostumushaastatteluun

Suostumuslomake Liikenneturva -ohjelman ohjaajien kokemuksia yksilötunneista-opinnäytetyöhön

Aineisto kerätään haastatteleamalla Liikenneturva -ohjelman ohjaajia. Haastattelun arvioitu kesto on yksilöhaastatteluissa n. 30-60min. Haastatteluun osallistuminen on minulta vapaaehtoista. Voin keskeyttää haastattelun missä vaiheessa tahansa tai kieltäytyä vastaamasta minulle esitettyihin kysymyksiin. Voit osallistua haastatteluun yksin tai työtoverisi kanssa. Antamiasi tietoja käsitellään luottamuksella ja niitä ei käytetä muuhun, kuin tähän opinnäytetyöhön.

Aineisto nauhoitetaan digitaalisella ääninauhurilla. Nauhoitettu aineisto muokataan tekstiksi niin, ettei sinua voida tunnistaa siitä ja kokonaisaineisto analysoidaan. Kaikki haastattelussa esiintyvät tunnistetiedot, kuten haastateltavien tai muiden henkilöiden työpaikat, paikkakunnat ja nimet poistetaan lopullisesta aineistosta. Kun aineistoa ei enää tarvita se tuhotaan asianmukaisesti. Aineisto säilytetään nykyaikaisten tietoteknisten standardien mukaisesti koko opinnäytetyöprosessimme ajan. Tutkimustulokset julkaistaan niin ettei ketään yksittäistä henkilöä voi niistä tunnistaa.

Suostun osallistumaan haastatteluun:

---

Allekirjoitus

---

Nimenselvennys

---

Paikka ja aika